biblioteca rao

Josif Constantin Drăgan

Prin Europa

*****

MEDITERANA, VRAJĂ ŞI PRIMEJDIE



Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
DRĂGAN, JOSIF CONSTANTIN
Prin Europa / Josif Constantin Drăgan
Bucureşti: RAO International Publishing Company, 2005
5 vol.

ISBN 973-576-832-1

Vol. 5: Mediterana, vrajă şi primejdie – ISBN 973-576-830-5

821.135.1-992
913(4)(0:82-992)

RAO International Publishing Company
Grupul Editorial RAO
Str. Turda nr. 117-119, Bucureşti, România

JOSIF CONSTANTIN DRĂGAN

Prin Europa
Mediterana, vrajă şi primejdie

Tiparul executat de
R.A. „Monitorul Oficial“
Bucureşti, România

2005

ISBN 973-576-830-5

În descoperirea lumii

Lumea nu se lasă uşor descoperită. Căutarea şi cunoaşterea au fost imboldurile dintotdeauna ale omenirii, din dorinţa şi nevoia de a cunoaşte cât mai multe, începând cu ambianţa care ne înconjoară: atmosfera, spaţiul terestru şi spaţiul maritim.

Acestea sunt cele trei medii în care omul trăieşte, alături de toate celelalte forme de viaţă, constituind, împreună cu fauna şi flora, biosul terestru.

Cel mai cunoscut mediu este cel terestru, care iese în proporţie de o treime din apa mărilor. Dar nici acesta nu a fost explorat în întregime, decât în timpuri recente. Până şi Europa nouă, denumită America, după numele mai puţin glorios al lui Amerigo Vespucci, a fost descoperită, cu ample urmări, abia acum 500 de ani, de către Cristofor Columb, genovezul în serviciul Spaniei, al regilor catolici (mai precis al reginei Isabela, care în castiliană înseamnă „Elisabeta“ şi nu, cum cred italienii, „Isa La Bella“). În 1992, Cristofor Columb va fi sărbătorit de toate naţiile lumii, prin UNESCO, dar mai ales de italieni şi spanioli, care pretind paternitatea eroului, lupta cea mai mare dându-se între fosta republică marinară, Genova, şi Spania, care i-a atribuit mai multe locuri de naştere, inclusiv insula Mallorca, unde există o mică localitate – Genova. Acest fenomen se repetă de multă vreme în istorie, căci toate oraşele se mândresc cu personalităţi celebre, cum s-a întâmplat încă de acum douăzeci şi şase de secole

cu Homer, căruia i s-au atribuit ca locuri de naştere şapte oraşe: „... *Heptapoleis diarisousi para rizu Homerou* – Smirne, Rodos, Colofon, Chios, Argos, Athine...“

Un merit îl au maiorchinii, în acest context, căci descoperirile erau de îndată urmate de misionari creştini, catolici, în cautare de prozeliţi şi, deci, de suflete omeneşti, cum a fost călugărul franciscan Jenupero Serra, din localitatea Petra Mallorca, care a întemeiat oraşul San Francisco, a cărui faimă este cunoscută în toată lumea.

Bineînţeles, America a fost descoperită cu mult înainte, încă din secolul al IX-lea, de către norvegieni, numiţi în acea vreme Varegi, într-un moment de explozie demografică sau de dezvoltare deosebită a spiritului de aventură şi a comerţului. Un epigrafist de seamă, neozeelandez, format în Anglia şi care trăieşte în America, Barry Feel, în cartea sa *America before Christ,* arată cum, în America, au descins, înainte de Hristos, celţii din Irlanda şi din insulele britanice, stabilindu-se în zona denumită astăzi New England şi Massachusetts, cu centrul cultural al Americii, Boston. Celţii au practicat schimburi cu tracii Tartesi sau Tarshish, plecaţi din Iberia cu cele mai mari nave ale Antichităţii, în mileniul I, î.Hr. De altfel, schimburi comerciale între cele două continente au existat dintotdeauna.

Căutarea, descoperirea şi explorarea sunt în natura omului, care niciodată nu a trăit izolat, ca Robinson Crusoe, personaj existent doar în imaginaţia lui Daniel Defoe. Până la urmă, nici el nu a rămas izolat, descoperind pe insulă un alt singuratic, care nu s-a născut prin generare spontană, ci a căzut, la rândul său, din pom, ca toţi oamenii, atunci când s-a împlinit vremea...

Mijloacele de transport din trecut sunt cele care au rămas până în zilele noastre: fluviile şi marea. Ele au fost căile cele mai lesnicioase, uşor abordabile, căci omul trăia pe lângă fluvii, având nevoie de apă, ca bază a existenţei sale.

Ceea ce a fost Nilul pentru Egipt şi Eufratul, cu fratele său Tigru, pentru Mesopotamia, au fost Dunărea şi alte fluvii minore pentru Europa, cum susţine marele arheolog englez Vere Gordon Childe.

De aici s-au răspândit culturile şi civilizaţiile ţărilor mediteraneene, cu excepţia insulei Creta, care a resimţit influenţa egipteană.

Ambianţa aeriană, a cărei explorare aparţine aproape în întregime secolului nostru, datorează mult fraţilor Wright, care au efectuat, în 1903, primul zbor cu planorul lor, echipat cu motor de explozie, lansat cu ajutorul unei catapulte, de pe o colină, pe aripile vântului, aşa cum se arată în toate enciclopediile.

Primul avion adevărat, care s-a ridicat cu propriile forţe, a fost dăruit omenirii şi istoriei ei, de către inginerul avocat, Traian Vuia (născut la Lugoj), care a realizat această performanţă pe pista pariziană de la Montesson, la 18 martie 1906, fapt documentat în toată legea, dar ignorat de istorici. La fel avea să se întâmple şi cu inventatorul avionului cu reacţie, Henri Coandă, care a zburat tot la Paris pentru întâia oară, cu motor fără elice, în anul 1911.

Explorările şi dezvoltarea mijloacelor de transport şi de comunicare se vor intensifica în mileniul următor. Un pas important s-a făcut la data de 19 iulie 1969, prin ieşirea din spaţiul gravitaţional al planetei Terra şi debarcarea pe Lună. Atunci, Neil Armstrong a pronunţat faimoasele cuvinte: „Un pas mic pentru om, dar un salt enorm pentru omenire“.

Ambianţa cea mai apropiată şi veşnic nouă, cu manifestări şi descoperiri surprinzătoare, este marea, care cuprinde mai bine de două treimi din suprafaţa planetei şi care conţine forme de viaţă infinite, ca un laborator original, în care a luat fiinţă însăşi viaţa. Reminiscenţa ancestrală marină se regăseşte încă în sacul amniotic, în care omul, după ce a fost conceput, se dezvoltă, urmând întreaga scară biologică. Explorarea mării este o tendinţă înnăscută, o

revenire la origini; o simt nu numai marinarii de profesie, dar şi cei care o fac din plăcere.

S-a născut astfel navigaţia de agrement, în toate mările lumii, şi există milioane de amatori care o practică.

Ce oferă marea?

În primul rând, spectacolul imensităţii în spaţiu deschis, când nu se mai zăresc orizonturi terestre, iar cerul şi norii se îmbină cu apa, prilejuind emoţii de nedescris, fie dimineaţa, când soarele răsare din ape, ca Neptun şi Vulcan, încălzind atmosfera, pornind vânturile şi provocând valurile, fie în amurg, când văpaia soarelui se stinge într-un evantai de culori. Atunci, discul incandescent al astrului dătător de viaţă, cu dimensiuni mărite, ia forma unui pentagon uriaş, scufundându-se în ape.

În al doilea rând, cunoaşterea directă a forţelor naturii, sub formă de căldură, vânt şi valuri. Soarele încălzeşte atmosfera, iar diferenţa de temperatură între diversele zone provoacă vânturile, a căror intensitate este măsurată convenţional, după scara Beaufort, împărţită în 12 grade. La rândul lor, vânturile cauzează valurile, iar acestea sunt măsurate după înălţimea lor, în 9 grade. Gradul 9 al mării, corespunzător uraganului, numit de marinarii englezi *guel,* reprezintă descătuşarea supremă a forţelor naturii, urgia lui Dumnezeu.

Navigaţia comercială şi cea de agrement sunt controlate de autorităţile portuare din toată lumea, care nu permit ieşirea în larg în condiţii nefavorabile, totul fiind raportat la dimensiunile vaselor. Numai remorcherele de salvare şi vasele militare îşi pot îndeplini misiunea în orice condiţii.

Iahturile de dimensiuni „umane“, unde proprietarul îndeplineşte rolul de comandant, nu sunt lăsate să iasă din porturi când marea depăşeşte forţa 4 sau 5. Când furtunile le surprind în larg, ele nu mai au nevoie de nici o autorizaţie... Singura „îndatorire“ este de a ieşi cât mai uşor şi mai repede la liman! Până la limita siguranţei, navigaţia este un farmec, o plăcere, aceea de a stăpâni marea, planeta, dar peste această limită, plăcerea poate deveni primejdie.

Mediterana, mai mult decât Oceanul Atlantic, oferă din plin aceste două alternative: farmecul şi primejdia!

În această naraţiune vrem să arătăm că a rămas vie dorinţa de explorare, căci de noi descoperiri geografice nu mai poate fi vorba, deşi există mici golfuri, numite şi cale, utile pentru refugiu, care sunt ignorate de hărţile maritime. Şi este firesc, fiindcă navigaţia comercială leagă porturile mari ale lumii, fără a se opri de-a lungul ţărmurilor.

Pentru navigaţia nocturnă, atât comercială cât şi de agrement, importante sunt farurile, care indică punctele terestre extreme. Fiecare far are limbajul său, în funcţie de numărul de fascicule luminoase pe care le emite. Denumirea lor se regăseşte în cartea farurilor şi în portulane, manuale ce descriu coastele maritime, porturile cu caracteristicile lor şi cheiurile, dând indicaţii asupra modalităţilor de acces şi acostare.

Descoperirea calelor de refugiu sau de desfătare este apanajul navigaţiei de agrement şi, deseori, denumirea acestora este legată de evenimente sau amintiri petrecute în locurile respective.

Ce mai oferă marea?

Pescuitul, sub diferitele sale forme, existente din Antichitate şi mereu perfecţionate, deoarece peştii învaţă unde este pericolul şi nu se mai lasă atraşi de cele mai gustoase nade. De circa patruzeci de ani s-a introdus în Europa şi în America pescuitul sub apă, cu puşti cu arc, cu aer comprimat sau cu elastice, ultimele dovedite a fi şi cele mai practice. În Oceanul Pacific, polinezienii vânează de milenii cu arcul sub apă, atunci când refluxul nu lasă peşti suficienţi, rămaşi captivi în gropile barierei coraliere, iar câinii bătrânilor pescari nu izbutesc să-i înşface.

Cel care a realizat cu succes şi a propagat sistemul pescuitului subacvatic a fost un oarecare austriac, Hans Haas, care, în faimoasa lui carte, a scos în relief frumuseţile mărilor tropicale şi

coloritul peştilor exotici, împreună cu tehnica capturării lor. La răspândirea acestui sport, au ajutat mult fotografia şi filmatul submarin. O întreagă literatură, cărţi, reviste şi pelicule fac publicitate instrumentelor din ce în ce mai sofisticate, ajungându-se la utilizarea ecosondelor pentru identificarea şi urmărirea bancurilor de peşti. Funcţionarea acestora, ca şi a radarului, se bazează pe principiile sonicităţii, ştiinţă întemeiată de Gogu Constantinescu.

Meritul unei cunoaşteri mai profunde a mărilor îi revine francezului Jacques Yves Cousteau. El a folosit şi un submarin de mare adâncime, aşa-numitul batiscaf *Trieste,* construit în Italia, de către elveţianul Picard. Acest batiscaf poate să coboare până la 11 000 de metri sub apă, adâncimea maximă din Gropile Mariane, putând suporta o presiune de 1 100 de atmosfere.

Toate aceste obiective nu au fost şi nici nu sunt printre preocupările noastre! Explorarea şi aventura le-am limitat la Marea Mediterană, din care face parte şi Marea Neagră, precum şi Dunărea, născută acum un milion de ani.

Acesta este conţinutul cărţii de faţă, pe care o vom prezenta în două volume, cu materialul documentar de rigoare, inclusiv fotografiile inedite ale naufragiului iahtului *Banat,* în golful Lion, petrecut în plină noapte, pe o mare având forţa şase.

Naufragiul

Din jurnalul de bord al iahtului *Banat:*

Duminică, 6 iulie 1969, golful Las Rosas.

Via, vamos! – ordonă armatorul-comandant al vasului, în două limbi, una a echipajului, cealaltă a locurilor. Ruta o trasase din timpul zilei, din golful Las Rosas, din Spania, cu destinaţia Cap Benat, în Sudul Franţei, douăsprezece ore de navigaţie, cu o viteză de 12 noduri, pe o distanţă de 144 mile maritime.

Ordinul de plecare se execută la orele 20 fix. Cina urmează să fie servită în marele salon, în cursul navigării. Cu tot vântul de apus, forţa Beaufort 3/4 şi marea în pupa, cu forţa 2, stabilizatoarele giroscopice moderne asigurau vasului liniştea necesară pentru o cină duminicală cu oaspeţii simandicoşi de la bord. Ca de obicei, masa se servea la orele 21, după programul spaniol, introdus şi la bord, iar prânzul la orele 14. În felul acesta, echipajul putea să mănânce cu o oră înainte, câtă vreme oaspeţii îşi prelungeau liniştiţi programul de soare şi de băi în mare, în locurile de popas cunoscute şi, mai ales, în cele mai puţin cunoscute şi accesibile adeseori numai dinspre mare. Avantajele unei plaje puţin bătute şi a apelor nepoluate, păstrându-şi claritatea şi culoarea albastră-azurie pe fundul de nisip sau albastru-cerneală în zonele stâncoase şi cu vegetaţie marină, culoare ce poate fi numită şi albastru de Voroneţ, erau fără preţ, iar întoarcerea în

sânul naturii genuine compensa înaltul cost al unui vas turistic de 36 de metri, ca şi întreţinerea sa cu un echipaj de opt persoane.

În acel moment, oaspeţii la bord erau numai trei: armatorul, soţia sa Teresa şi o bătrână doamnă franţuzoaică, de o vârstă enigmatică, pretinsă membră a societăţii bune pariziene şi cunoscută – după spusele sale – de Pompidour, preşedintele Franţei, ambii având case într-un sat din Auvergne. Ceilalţi oaspeţi, adică cele două mame şi soacre, ale armatorului şi soţiei sale, trebuiau să fie îmbarcate la Nisa, unde urmau să sosească cu trenul de la Milano. Era aşteptat şi Valéry Giscard d'Estaing, pe atunci ministru de Finanţe, căruia tatăl său, Edmond, îi arătase fotografia vasului, vizitat de el la Palma de Mallorca şi care râvnea să ajungă pe mare, poate din Corsica, poate din Italia, până la Pilos, în Pelopones, unde poseda nişte terenuri cu plaje, intenţionând să-şi facă în „Achaia" o reşedinţă estivală.

Ziua de duminică, plină de soarele arzător al verii spaniole, a fost petrecută pe plajele golfului şi localităţii Rosas, amplu deschisă către sud-est, dar totuşi suficient de protejată de vântul de Ponente, adică de apus. Iahtul fusese ancorat către centrul Bahiei Rosas, într-un loc cu fund de nisip, în care fierul ancorei se împlântă bine, iar greutatea lanţului lăsat din abundenţă pironeşte vasul în loc, fără griji pentru căpitan. Sosisem punctual, la ora 8 dimineaţa, cum fusese programat. Până la 11, au fost ore de odihnă pentru toată lumea: pentru timonierii cu schimbul şi căpitanul care-i supraveghea, ca şi pentru mecanicul care se ocupase de navigaţie în timpul nopţii. Marinarii şi musul lor, de şaisprezece ani, au început să spele puntea şi sarea de pe parapete şi hublouri. La aceste îndeletniciri cotidiene – căci puntea trebuie să fie zilnic umezită şi curată – se mai adăugau şi coborârea în apă a *Zodiacului* de cauciuc, pentru legătura cu ţărmul şi, uneori, a bărcii cu motor, din lemn de acaju, frumos lustruit, care reprezenta cartea de vizită a armatorului, pentru descinderile la cheiuri. Personalul destinat serviciilor la bord, alcătuit din

bucătar, valet şi cameristă, după ce se odihnise toată noaptea, îşi începea munca de pregătire a micului dejun, de aerisire a salonului şi aranjare a fotoliilor, de curăţare a covoarelor persane şi îndepărtare a prafului de pe mobile şi tablouri. S-ar crede că, voiajând pe ape, după dictonul românesc „Dunăre, Dunăre, drum fără pulbere", vasele ar fi scutite de praf. În realitate, lucrurile stau altfel, căci nu se ştie de unde – de la fumul motoarelor, în porturi şi în apropierea ţărmului, de pe plaje – praful pătrunde peste tot, de parcă ar sosi din cosmos sau, mai sigur, purtat de înaltele vânturi africane, care transportă, la sute de kilometri, mesaje ale deşertului. Uneori navele sunt de-a dreptul pictate în nuanţele rozalii ale pământului african, mai ales dacă sunt stropite de valuri sau de ploaie, devenind pestriţe ca găinuşele originare tocmai din acest continent, motiv pentru care italienii le numesc *faraone*.

Bineînţeles, prima datorie a bucătarului este de a servi micul dejun echipajului, care, de obicei, se poate denumi „marele dejun", căci nu se limitează la un simplu ceai sau la o cafea cu lapte, ci este îngreunat de alimente consistente. Totul este precedat, desigur, de cafeluţa matinală, fără de care nu se poate începe ziua la bord şi nici încheia o navigaţie nocturnă. Acest ceremonial nu este tainic, căci parfumul de dimineaţă al cafelei fierbinţi tămâiază întregul vas, în mod cât se poate de plăcut. Adesea stimulează şi pe armator sau pe oaspeţi, pentru a se trezi mai bine.

Viaţa la bord a oaspeţilor începe între orele 9 şi 11, căci croazieră înseamnă, în primul rând, odihnă şi somn excesiv. Natural, şi alimentaţia abundentă face parte din program, pentru compensarea caloriilor care se pierd în contactul cu apa, la înot sau prin transpiraţia produsă de razele arzătoare ale soarelui, fie pe puntea vasului, în aşa-zisul solarium de deasupra timoneriei, loc înţărcuit pentru „soarele integral" sau pe plajă, cu acelaşi efect puternic, din cauza reflexelor din valuri. Înotul este cel mai bun şi mai complet sport, dar nu este practicat suficient, căci,

după un sfert de oră, cei mai mulţi revin la bord, fără a fi cheltuit prea multe calorii. S-ar crede că plimbările pe ţărm sau în micile localităţi turistice, cum a fost cazul localităţii Las Rosas, ar absorbi mai multe calorii, pentru descleştarea muşchilor. Dar nici acestea nu sunt excesive, căci opririle la magazinele cu mărfurile expuse chiar în calea trecătorilor, care se împiedică de ele, fiind astfel obligaţi să le examineze şi, eventual, să le cumpere, transformă plimbarea indispensabilă sănătăţii într-o serie de popasuri şi halte de ajustare şi de gândire la ce-ar putea servi şi dacă ar fi folosite vreodată obiectele destinate, în primul rând, să producă plăcerea de a fi cumpărate. Bilanţul final este că se acumulează mai multe calorii decât se cheltuiesc şi rezultatele devin vizibile: acumulări în părţile cele mai puţin dorite. Numai pescuitul sub apă cere multe energii şi o oră de imersiune absoarbe atâtea forţe, încât pielea mâinilor se încreţeşte şi corpul se răceşte, urmând să fie reîncălzit la soare, pe o durată egală cu scufundarea şi înotul. Acest sport provoacă apoi un apetit mărit, ceea ce face, uneori, nu numai să se echilibreze balanţa kilogramelor, ci să fie depăşită, ajungându-se la greutatea tuturor celorlalţi oaspeţi de la bord.

În dimineaţa acelei duminici de 6 iulie 1969, activitatea oaspeţilor s-a redus la o expunere la soare de circa trei ore, cu imersiuni intermitente pentru recăpătarea tensiunii normale, pe care, în genere, soarele o reduce. Apa mării, oricât de caldă ar fi în aceste părţi ale Mediteranei (între 24 şi 26 de grade la sfârşit de sezon), înviorează corpul placid, moleşit de soare. În plus, corpul udat cu apa sărată se bronzează mai repede. Mă plimbam pe plaja întinsă şi relativ puţin frecventată pe atunci, formată dintr-un nisip cu componente rozalii de porfir măcinat sau poate de coral, corespunzând astfel numelui atât de potrivit al *localităţii trandafirilor,* căci aceasta înseamnă Las Rosas. Roze nu am văzut în apropierea plajei, dar am simţit un parfum asemănător, în aerul proaspăt al dimineţii. Un coronament de arbori, între care şi palmieri adaptaţi aerului sărat al mării, încingea tot golful, apărându-l oarecum de

izurile industriale sau de gazele maşinilor şi autobuzelor, deşi, în acea epocă, circulaţia nu era atât de febrilă ca astăzi.

Zodiacul gri-albăstrui ne-a readus la iaht, îngânduraţi de problemele financiare pe care, cu multă măiestrie şi strategie, doamna Jeanne Voilier le punea, fără a avea însă aerul că ar fi strâmtorată, ci, mai degrabă, că ar avea în mână o bună afacere, prin vânzarea unei nude proprietăţi (despre nudul său nu mai putea fi vorba, fiind de mult amortizat şi mumificat), care întârzia însă să se realizeze. O finanţare intermediară din partea unui industriaş european o putea scoate la liman pentru o vreme. Răspunsul la o astfel de întrebare se lăsa aşteptat şi, pe ocolite, i se explica cum afacerile sunt finanţate de bănci, la care toţi marii industriaşi şi comercianţi recurg, căci milioanele nu stau niciodată grămadă pe birou, cum mulţi neştiutori de carte economică îşi închipuie, uneori cu imaginaţie poetică.

Cu toate acestea, apetitul nu lipsea nimănui la masa frumos împodobită, care ne aştepta la bord, şi toate au decurs după program, cu meniul complet şi nelipsita cafea socotită digestivă, dar mai potrivită pentru comentariile dimineţii încheiate şi elaborarea unui program pentru după-amiază, la terminarea siestei, niciodată înainte de ora şaptesprezece. Orarele diferite, de la ţară la ţară, se datorează climei, care se schimbă cu meridianele şi paralelele, şi impun oamenilor obiceiuri ce devin norme generale, în parte temperate de nevoile comunicării şi schimburilor cu alte ţări. Această consideraţie a dus la elaborarea orarului de muncă unic, din ce în ce mai răspândit pe continent şi la adoptarea unei ore solare legale şi vara, fără a ţine în mod strict seama de fusele orare determinate de trecerea soarelui la verticală, în plină amiază.

După-amiaza a fost folosită aşa cum fusese gândită şi toţi trei am descins la ţărm, îmbrăcaţi pentru promenada de după prânz, luând şi unele amintiri, pentru a fixa mai bine locul şi momentul vizitei noastre la Las Rosas. Obiectele expuse turiştilor erau, cu precădere, din Catalonia, care, în mândria ei, şi-a botezat şi coasta

maritimă cu calificativul de Brava, întocmai cu cel al taurilor care „lucrează“ bine şi frumos şi cărora li se atribuie supranumele de *toro bravo.* Nici costumele din alte regiuni nu lipseau, provinciile făcându-şi concurenţă între ele prin culori, motive, forme şi calitate a materialului. Printre acestea, cel din regiunea Aragon se apropie foarte mult de costumele româneşti, ca şi dansul aragonez *jota* (pronunţat „hota“), care seamănă foarte mult cu hora românească. Deşi ar fi motive lingvistice, toponomastice, care să justifice ipoteza unei apropieri sau înrudiri între daci şi basci, cum eu însumi am remarcat, costumele acestora din urmă sunt de culoare închisă şi mai sumbre, poate din cauza climei ploioase în partea de nord a Peninsulei Iberice, care dă spre golful Biscaya. Pălăriile de *torero,* adică de toreador, nu lipsesc nicăieri, căci acesta este un simbol viu şi impresionant al Spaniei, care evocă coridele şi moartea în arenă a şase tauri şi, uneori, a câte unui matador, *a las cinco de la tarde,* la ora cinci după-amiaza.

Revenirea la bord, pe la orele nouăsprezece, a îngăduit armatorului-comandant să mai comenteze raportul primit în dimineaţa zilei, de la căpitanul vasului, cu privire la un condensator plesnit, de la alimentatorul radarului, care „vedea“ la 48 de mile, cu antena sa de doi metri, montată în punctul cel mai înalt al vasului. Explicaţiile referitoare la acest fenomen curios arătau că ori cedase izolarea internă, ori umiditatea atmosferei marine, excesivă mai ales în cursul nopţii, produsese această stricăciune. Nefuncţionarea radarului nu împiedica navigaţia, dar îl lipsea pe căpitan de posibilitatea de a controla apropierea de coastă şi precizia direcţiei, indicată atât de busola obişnuită, cât şi de busola pilotului automat, care înlocuiesc timonierul şi-l transformă într-un observator atent al rutei. Adesea, busola „înnebuneşte“, atunci când în apropierea coastelor se află munţi care conţin oxid de fier sau pirite şi când acul său începe să se rotească în neştire. În larg, aceste fenomene sunt mai rare, dar nu sunt excluse atunci când fundul marin este puţin adânc. Radarul mai este folosit şi pentru identificarea şi recunoaşterea coastelor spaniole care, în ultima vreme, nu mai corespund hărţilor maritime, tipărite cu ani în urmă, din cauza construcţiilor foarte numeroase, realizate între anii 1960-1970, şi care se prezintă în ochii celor care se apropie venind dinspre mare, ca nişte oraşe americane, cu zgârie-nori ridicaţi precum ciupercile după ploaie, pe plajele până ieri nefolosite. Produsul cel mai preţios al Spaniei şi al ţărilor mediteraneene, care realizează valută la export sau devize, îl oferă soarele, plajele, marea caldă şi sărată; serviciile şi alimentele – inclusiv legumele perisabile – sunt „exportate“ la faţa locului, direct celor patruzeci de milioane de turişti. Ei lasă devize preţioase, nordice, echivalente cu multe miliarde de dolari şi, mai precis, într-o cantitate egală cu valoarea tuturor produselor industriale exportate. Tot nordul Europei se deplasează aici în cursul sezonului de vară, care ţine din aprilie până-n octombrie, şi chiar mulţi americani vin să populeze oraşele istorice, renumite prin muzeele lor, precum şi plajele unei mări transparente, unice în lume, căci de aceea i s-a dat şi i se potriveşte numele de *Medium Terrae.*

Nimeni nu s-a gândit că radarul s-a defectat din cauza unei supratensiuni a bateriilor încărcate peste măsură. Într-adevăr, vasul realizase o navigaţie de opt ore, în timpul nopţii precedente, când părăsise insula Menorca, la orele 24, din portul natural Caballo, în direcţia Las Rosas. Aici, făcusem un popas din după-amiaza zilei precedente, când trecusem canalul ce desparte Menorca de Mallorca şi parcursesem toată coasta de Sud a insulei „Mici“, ocolind farul de pe promontoriul de pe Isla del Aire şi portul Mahon – care-şi trage numele de la faimosul general Mahon –, lung de vreo cinci kilometri, deci protejat, dar puturos, din cauza descărcărilor cloacelor şi schimbului lent al apelor. Numai brânza *mahonesa* este foarte bună, îndeosebi după ce a dospit cinci luni şi a luat aspectul şi gustul parmezanului, deşi în forme mult reduse.

Portul natural din nordul insulei era bine protejat şi un calm al mării şi al văzduhului se aşezase pe coaste. Vasul ancorat avea în funcţie două aspiratoare, cu un diametru de 20 de centimetri, care expulzau aerul cald din sala maşinilor, unde temperatura atingea uneori 45 de grade, mai ales când motoarele se opreau şi mişcarea aerului înceta. Aceste mici aspiratoare, de 200 de waţi în total, reuşeau să imprime, cu jetul aerului cald expulzat, o mişcare circulară a vasului în jurul ancorei, oferind spectacolul unei panorame mereu schimbate, oaspeţilor retraşi în solarium, lângă coşul decorativ ce completa silueta frumoasă a acestei construcţii navale, care a găsit admiratori pe o rază de o mie de kilometri. Lumina lunii dădea un aer romantic peisajului, pregătind invitatei noastre întâlnirea cu Morfeu, pe care îl dorea şi, desigur, nu l-ar fi refuzat dacă ar fi îndrăznit să-i facă vreo propunere. Pentru o pregătire sigură a acestei întâlniri ea a socotit util – deşi previziunile meteorologice arătau o mare cât se poate de liniştită – să ia două pilule împotriva răului de mare, care predispun însă şi la somn. În colocviul de pe puntea superioară, atât comandantul, pătruns de simţul datoriei şi al siguranţei, cât şi soţia sa, Teresa, cu rang de vice-comandant, i-au dat explicaţii detaliate asupra utilizării vestelor de salvare, care se găseau în dulapurile tuturor cabinelor:

– *Vous savez bien, Madame, quel est le gilet de sauvetage et où il se trouve?*

– *Mais oui, mon Commandant!*

Am spus că datoria comandantului este de a-i informa pe pasageri unde este şi cum se foloseşte vesta modernă de salvare, din nailon, plutitoare şi uşoară, şi de a face proba acesteia, la bord, înainte de traversarea mării deschise, pe o distanţă mai lungă. Până atunci făcusem o navigaţie costieră şi nu se pusese problema. Teresa a vrut să repete aceste instrucţiuni şi recomandări, iar comandantul, mai în glumă, mai în serios, a vrut să-i aducă vesta pentru demonstraţia de rigoare, profitând de această ocazie spre a face şi o fotografie-document, aşa cum, cu altă ocazie, cu ani înainte, îi pusese în flanc pe toţi oaspeţii – printre care se număra şi un vechi prieten portughez, azi ministru în ţara lui –, frumos îmbrăcaţi în veste de culoarea portocalei. Fiecare vestă e dotată şi cu un fluier, pentru a putea semnaliza şi atrage mai lesne atenţia unei bărci salvatoare, în trecere întâmplătoare pe lângă naufragiaţi. Doamna s-a împotrivit acestei demonstraţii, declarând solemn, în faţa mea şi a Teresei, că nu este nevoie, că ştie tot, nefiind la prima... experienţă. Cu aceste asigurări şi mulţumiţi de o zi petrecută bine, ne-am retras în cabine, eu mai zăbovind până la plecarea spre continent, pe ruta nord. Călătoria a fost odihnitoare şi binevenită, căci petrecusem dimineaţa acelei zile la Formentor, partea cea mai frumoasă şi mai cunoscută a insulei, încă de la începutul secolului, cu hotelul său izolat în mijlocul pinilor maritimi şi al vegetaţiei abundente.

Descinderea pe plaja de la Formentor, presărată cu ciupercile umbrelelor de paie, după modelul celor din insulele Tahiti, din Pacific, a fost cerută cu insistenţă de invitata noastră, pentru a i se aduce cu maşina corespondenţa sosită la Palma de Mallorca, între care şi o scrisoare bine ticluită, referitoare la casa pusă în vânzare şi la oferta ce trebuia să sosească. Către ora prânzului, şoferul vilei, Americo, a adus scrisoarea mult aşteptată. Doamna a deschis-o, a citit-o şi de îndată a arătat-o armatorului-comandant care, din om de finanţe, căuta să devină mai degrabă consilier financiar, pentru rezolvarea problemelor doamnei, în altă parte şi sub alte forme.

Pentru a oferi o mai bună cunoaştere a insulei şi a faimosului hotel Formentor, am decis să luăm masa de prânz în restaurantul împodobit al hotelului şi, pentru a rămâne în ton spaniol, am comandat îndată o *paella* valenciană, specialitatea caracteristică a Spaniei. După cum numele o arată, ea a fost inventată la Valencia, unde se produce orezul cel mai bun, în mari cantităţi; acesta se fierbe într-o tingire enormă, în sucul pregătit cu ceapă, ardei,

mazăre, fasole verde, usturoi, capere, carne de toate calităţile – de porc, de vacă, de pui, de berbec – şi produse ale mării, numite şi fructe de mare, între care sunt diferite varietăţi de scoici, calmari sau mici caracatiţe, bucăţi de peşte şi mici languste. Pregătirea *paellei* pe unele plaje, cu o „coregrafie“ deosebită, neuitându-se şofranul care să-i dea culoare, constituie un adevărat spectacol pentru turişti, care doresc să cunoască şi tainele culinare ale Spaniei. În cazul nostru, nu era vorba de o tingire de un metru diametru, ci de una de dimensiuni reduse, pentru trei persoane. În genere, *paella* cere o fierbere de vreo jumătate de oră, dar ospătarul stilat şi impecabil îmbrăcat, a voit să ne-o aducă mai devreme, după douăzeci de minute. *Paella* era gustoasă şi am servit-o cu plăcere, doar că orezul nefiert îndeajuns s-a dilatat apoi în sucurile stomacului şi ne-a produs unele inconveniente, dar fără consecinţe prea neplăcute. Dovadă faptul că am putut să navigăm toată după-amiaza şi am ajuns la capătul celălalt al Menorcăi, după cum, cu o zi înainte, plecând dimineaţa din portul Palma de Mallorca, străbătusem cele optzeci de mile marine, de-a lungul coastelor frumoase, până la capătul celălalt al Mallorcăi şi ajunsesem în marele golf al Pollentiei, în care se află o cală privată şi mica insulă Formentor.

Croaziera începuse în ziua de 4 iulie 1969, de la Palma, cu o plecare pompoasă, după aprovizionarea cu toate cele necesare bărcii, şi anume motorină, ulei, vaselină pentru ungerea „osiilor“, dar şi alimente neperisabile şi băuturi, cu care am umplut frigiderul de 1 500 de litri şi cambuza. Doream să le ofer oaspeţilor, de-a lungul Mediteranei, libaţiuni cu specialităţi spaniole, dintre care nu puteau lipsi vinuri renumite şi nici faimosul Jerez sau cherry Tio Pepe. Sejurul de patru zile al invitatei noastre, în vila de la Palma, n-a împiedicat aceste pregătiri, de bucate interesându-se personalul, în timp ce noi pregăteam îmbrăcămintea potrivită pentru diferitele întâlniri cu prieteni şi personalităţi, la care urma să participăm, în diverse ţări. Invitata

noastră spunea că îşi aduce o rochie de nuntă, nu pentru un nou mariaj al ei, căci era iertată de Dumnezeu, cel puţin la noi, în Europa. Asta deoarece, în America, este aproape firesc ca babe de optzeci de ani, după ce au îngropat câţiva bărbaţi şi le-au mâncat averile, să se mărite pentru a patra sau a cincea oară, cu gândul de a mai beneficia de o ultimă moştenire, căci femeile obişnuiesc să trăiască uitate de Dumnezeu, în suprema Sa contabilitate, în timp ce bărbaţii mor tineri, de tensiunea muncii şi de inimă rea. La celelalte funcţii matrimoniale nimeni nu se mai gândeşte, fiind vorba de podoabe ale trecutului, de mult uitate. Tânăra noastră „nuntaşă“ spunea că doreşte să participe la un ospăţ la Cannes şi venea, aşadar, bucuroasă cu noi, pe iaht, până în această localitate sau până la Nisa, de unde putea să ia un taxi. Noi nu am văzut ceva deosebit în programul său, dându-ne seama de adevăratele sale intenţii abia după naufragiu, când prima cerere formulată de ea a fost cea referitoare la refacerea întregii sale garderobe, de nimeni altul decât de marele croitor artist... Dior!

Duminică, 6 iulie 1969, la orele 20, ordinul de plecare – *Vamos!,* în spaniolă, pe ultima rută a vasului *Banat,* a fost îndeplinit cu precizie de către întreg echipajul care, în acel an, devenise sută la sută spaniol. „Patronul“ – grad marinăresc – italian, Francesco Secchi, motoristul cu care construisem iahtul, ceruse în acel an să plece în Sardinia sa natală, în vederea unei operaţii de extirpare a vezicii biliare, căci în atâţia ani de muncă şi socoteli, la construirea vasului, făcuse nu numai calcule contabile, dar şi „calculi“ la ficat. Ca atare, se preocupa să-mi găsească un alt patron local, care avea titlul de căpitan maritim pe vase mici, până la 1 500 de tone, şi mi l-a prezentat într-o zi, pentru a-l cunoaşte şi, eventual, angaja. Se numea Gabriel Barcelò. Avea vreo patruzeci de ani şi multă experienţă pe iahturi şi pe vasele de transport, cu pânze şi motor şi asistase la scufundarea a trei nave, mic detaliu pe care nu l-am aflat decât după naufragiu. Se prezenta bine, era respectuos şi avea familia în Palma de Mallorca,

ceea ce era încă o garanţie, căci marinarii neînsuraţi, deşi au mai multă independenţă şi nu sunt cu gândul acasă, adesea iau iniţiative neaşteptate şi te lasă baltă într-un port, când ţi-e lumea mai dragă. Sub această ameninţare se trăieşte tot timpul, deşi noile normative legislative în materie prevăd ca acestora să nu li se plătească numai leafa pentru anii de serviciu, ci şi un premiu de plecare, măsurat după durata contractului efectuat. În Spania, acest mic capital este dublu faţă de Italia, deoarece politicienii spanioli vor să fie mai galantoni şi mai generoşi cu banii întreprinderilor, se gândesc numai la muncitori şi deloc la întreprindere, iar la schimbarea regimului franchist au făcut să falimenteze sute şi mii de întreprinderi. Sub guvernarea ministrului Suarez, care şi-a câştigat şi supranumele de „torpilor“ al întreprinderilor, erau ţinuţi puţin în frâu şi îndemnaţi la reflecţie.

L-am angajat ca patron maritim sau *skipper*, cu leafa momentului, pe care a cerut-o şi cu care s-a declarat mulţumit. Era în serviciul meu din anul 1967 şi îi acordasem destulă încredere pentru o navigaţie normală, fără riscuri. Era uscăţiv, serios, băutor de cafele şi un fumător îndrăcit, care se reţinea puţin numai în prezenţa mea, ştiind că mă deranjează fumul. Îşi făcea datoria, îi comanda pe ceilalţi marinari şi reuşea să menţină disciplina la bord, a celor şapte oameni din echipaj. Cunoştea normele maritime şi îndatoririle când intra într-un port, trecuse prin multe porturi din Spania, deci nu naviga de-a oarba, numai în baza hărţilor şi a portulanului. Cu toate acestea, atunci când, în alt an, parcursesem coastele Spaniei şi intrasem în portul Denia, nu fusese destul de atent şi nu citise portulanul italian, care putea fi priceput pentru că termenii marinăreşti erau aceiaşi, astfel încât am pătruns „alături“ de canalul navigabil, dincolo de geamanduri, încălecând pe o treaptă de argilă întărită şi căptuşită cu ierburi, care ne-a încleştat chila timp de 24 de ore, fără a ne putea mişca, cu toată forţa de propulsie a două vase de pescuit grele, ce ne-au remorcat, fără alt rezultat decât „măcinarea“ apelor. Din „blocadă“

ne-a scos ridicarea nivelului mării prin fluxul de seară, cu mai bine de 12 centimetri, suficient ca să ne repună pe linia de plutire şi să intrăm apoi în port, pe care l-am părăsit a doua zi, dis-de-dimineaţă, de teama vreunui reflux şi a vreunei noi nebăgări de seamă a lui Gabriel Barcelò, căpitan al iahtului *Banat*. Fire tristă şi tăcută, nu cunoştea surâsul, avea un obraz întins, cam găunos din cauza unui început de vărsat în tinereţe, şi părea hărăzit de natură să aibă ghinioane pe care, din păcate, să le simtă şi alţii, pe pielea lor.

Pe când era patron şi motorist, înrăit pe navele de pescuit ale armatorului Farra, din Porto Torres, Francesco Secchi avea avantajul cumulării celor două funcţii, pe cea de căpitan îndeplinind-o eu, iar la timonă se perinda împreună cu Pepe Blanco, marinarul, sau cu alţii. La plecarea lui a fost nevoie şi de un motorist, pe care tot el l-a găsit, un oarecare Antonio Feliu, bărbat de vreo cincizeci de ani, maiorchin, care ştia două lucruri: să ungă axele bărcii şi să strângă fitilul de cânepă care împiedica intrarea apei mai mult decât trebuia, căci stropul care picură lent este semn că axele cârmelor nu sunt prea strânse şi pot să se învârtă, unse fiind cu seul cu care se îmbibă fuiorul împletit, pentru a asigura etanşeitatea axelor. Mai ştia să fumeze foarte mult şi, ca să nu dea foc bărcii, în întregime construită din lemn de calitate, obişnuia să se oprească la pupă, într-un fotoliu comod de nuiele, pentru a însoţi fumul albastru, ce ieşea din ţevile de eşapament, cu fumul pe care îl lansa el, pe nas sau pe gură, în inele de felurite mărimi. Înalt şi slab, semăna la chip cu faimosul artist comic cu înfăţişare tragică, Eduardo de Filippo. Priviri reci, obraji imobili, părea un Hristos bătut în cuie, cu o mască tragică, rău prevestitoare a naufragiului ce ne păştea. Tăcut până la muţenie, multe vorbe n-am putut schimba cu el, decât acelea indispensabile, obţinând un răspuns pozitiv la toate întrebările: dacă uleiul era la nivelul maxim şi consumul normal, dacă apa distilată, la baterii, fusese completată, atât la cele de serviciu, de 110 volţi, din sala

maşinilor, cât şi la cele de navigaţie, de 24 de volţi, amplasate lateral, jumătate sub podeaua de la sala maşinilor, care erau mereu încărcate de dinamurile în permanentă funcţionare în timpul navigaţiei. Disjunctorul electromagnetic existent altădată la toate automobilele şi care regla încărcarea bateriilor, întrerupând la momentul oportun fluxul curentului, a fost înlocuit cu disjunctoare automate tranzistorizate, abundent dimensionate, după calculele lui Pedro Pol, titularul firmei Electropol din Palma. Feliu avea grijă de motoare şi stătea mereu pe lângă ele, ba în sala maşinilor, unde se antrena cu „sauna“ cu izuri şi emanaţii uleioase, caracteristice profesiunii sale, ba în uşa de jos sau de sus, în capul scării, care dădea direct pe punte, sala motoarelor fiind complet separată, fără posibilitatea de a fi inundată. Prin aceasta, se ajungea în sala mare a motoarelor şi a celorlalte instalaţii (grupul electrogen Onan, 220 volţi şi 12 kilowaţi, bineînţeles cu motorină şi cel mai perfecţionat din lume, creat pentru nave, de diverse dimensiuni, după importanţa vaselor), printre care se numărau autoclava – care furniza apă sub presiune întregului vas, respectiv celor cinci băi, toate cu duş, două cu cadă, şi bucătăriei, unde consumul de apă era cel mai mare, pentru alimentarea a douăzeci de persoane –, boilerul pentru apă, încălzit electric, tabloul electric, cu transformator şi redresor al curentului, pentru încărcarea celor două grupuri de baterii, cu disjunctoarele electronice respective, dotat totodată cu multe instrumente indicatoare de voltaj, amperaj şi frecvenţă a curentului de 50 de hertzi, tabloul de distribuţie a curentului, cu un tablou paralel în timonerie, un grup electrogen Onan, mai mic, de 5 kilowaţi, pentru alimentarea bateriilor destinate radiotelefoanelor, prin care vasul putea să comunice cu toate ţările, conectându-se cu diversele staţiuni costiere, precum şi cu trei posturi speciale, proprii, la Atena, Milano şi Palma. Sub podeaua sălii maşinilor, chiar la intrare, fusese introdusă şi o ţeavă pentru un indicator al vitezei vasului, bazat pe o inducţie magnetică, dată de o elice minusculă,

cu alimentare de 24 de volţi şi capetele de legătură foarte apropiate între ele, cu riscul formării unui arc voltaic, în caz de supratensiune, o presupunere, bineînţeles, greu de verificat. Aspiratoarele de aerisire a sălii maşinilor, în număr de şase, erau instalate în hublourile respective, cel puţin trei dintre ele fiind permanent în funcţiune, pentru a asigura marea cantitate de aer, absorbită de cele două motoare a câte zece litri fiecare; totodată, pe puntea superioară, existau două mari captatoare de tip maritim, ce îngăduiau alimentarea sălii cu aer, prin peretele dublu dintre bucătărie şi salon.

Totuşi, aerul preferat de către motoristul Antonio Feliu era cel de pe punte, amestecat cu fumul tabacului negru folosit de el, ca toţi marinarii care socotesc tutunul galben bun pentru femei şi lipsit de tăria necesară unui marinar care se respectă. Nefasta scânteie a apărut tocmai într-un astfel de moment, incendiind vasul dedesubtul podelei. Motivarea prezenţei sale la pupă, pentru tămâierea zilnică cu mahorcă, a fost ungerea axelor cârmelor, care era suficient să fie unse o dată la trimestru, ceea ce sper că făcuse înainte de plecare, fără a aştepta noaptea fatală. Ca o probă a datoriei împlinite, adesea apărea cu faţa mânjită, mai puţin de căneală, căci fumurile se pierdeau în afară, cât mai mult de uleiul sau unsoarea de pe mâinile oricărui bun mecanic, cu toată curăţarea lor cu nelipsiţii câlţi de bumbac din buzunare; oricum, rămânea suficientă grăsime pe ele pentru a lăsa urme în momentul ştergerii sudorii de pe frunte şi de pe faţă. Cine nu-i uns nu este mecanic şi această înfăţişare este ostentativă, ca o carte de vizită a unei profesiuni care, în ţările de limbă engleză, conferă calificativul de *engineer*, identic cu titlul mai nobil al celor trecuţi prin universităţi şi politehnici.

În ordinea importanţei membrilor echipajului, ca vechime şi ataşament pentru iaht, care se înfrumuseţase sub ochii săi, cu contribuţia mâinilor sale, primul era marinarul Pepe Blanco care, de la începutul carierei sale, a rămas cu acest titlu, nevrând să

avanseze de teama de a nu greşi. Într-adevăr, simţul datoriei, ce-l caracterizează, şi al ataşamentului faţă de armatorul-comandant şi de ceilalţi mai mari în grad ca el, este cu totul deosebit şi rar se mai întâlneşte în ziua de astăzi. Aceasta face onoare regiunii sale, Andalusia, deşi locuitorii din zonele sudice au faima de a nu fi buni muncitori, ceea ce este valabil pentru toate ţările, căci întotdeauna există un „sud“, oricare ar fi poziţia geografică a unei ţări. Pepe Blanco era o excepţie, remarcându-se după felul cum întreţinea barca pe care o avea în primire şi care devenise casa şi bunul „său“. De aceea, la început *Drăganul Mărilor,* apoi *Banatul,* acum *Lugojul,* iar, în curând, *Desirée* au fost, sunt şi vor fi ambarcaţiile cele mai curate, mai admirate şi mai invidiate, nu numai de armatori, ci şi de marinari.

Plecat din oraşul său natal, Sevilla, şi angajat de armată în categoria „administraţie şi aprovizionări“, care, în ţară, era numită altădată manutanţă sau „categoria aţiştilor“, de la „aţa“ ce trebuia procurată pentru cusutul nasturilor, Pepe a fost destinat ca marinar pe o navă de 200 de tone, care transporta tot felul de materiale, inclusiv cele de război, dintr-o parte în alta a Spaniei şi Africii, pe vremea când Spania mai deţinea o parte din Maroc, pe care avea s-o retrocedeze după război, păstrând însă, printr-un acord comun, încă două oraşe, Melilla şi Ceuta, ca două santinele la porţile Mediteranei, pe pământ african. O parte din pământul spaniol, Gibraltarul, se mai află încă în mâinile Angliei, respectiv ale doamnei Margaret Thatcher, care, în materie de colonialism, nu are nicidecum o atitudine pasivă, cum a demonstrat recent, cu insulele Malvine-Falkland, pe care le-a recucerit de la argentinienii-proprietari, cu cheltuieli, dar şi cu o probă de arme ieşită din comun. Numai Marea Antarctică, tocmai în acea perioadă, a fost mai îndârjită decât ea, obligând-o să strângă din dinţi timp de o lună de zile, în aşteptarea calmării furiilor lui Eol, care, de data aceasta, pare să fi fost de partea argentinienilor. Tangerul a fost un oraş internaţional, din 1913 până după Al Doilea Război Mondial,

dar, începând cu anii 1950, când a fost retrocedat Marocul, Spania s-a limitat la asigurarea ordinii publice, în baza mandatului internaţional obţinut. Gibraltarul, în schimb, se află în continuare sub regim colonial, înrăit prin prezenţa a cincisprezece mii de indieni importaţi de guvernele precedente şi amestecaţi cu puţina populaţie locală, această politică fiind practicată de la anul 1713, în baza Tratatului de la Utrecht, când Spania, învinsă, a trebuit să cedeze stânca enormă a Gibraltarului, fosta coloană a lui Hercule, precum şi insula Menorca, rămasă un secol şi jumătate sub administraţie engleză, ale cărei urme se mai văd şi astăzi. Pentru retrocedarea Gibraltarului, se duc tratative de mai multe decenii, dar dialogul se poartă între surzi, care n-au învăţat încă alfabetul semnelor şi nu vor să comunice între ei. Îndeosebi englezii sunt recalcitranţi şi mai întrevăd pericole pe care se simt chemaţi să le înăbuşe, apărând „drumul spre Indii“, astăzi fără valoare strategică şi inutil, deoarece India nu mai aparţine Angliei, iar Canalul de Suez e în mâini egiptene, în loc de a fi frontieră între două ţări şi drum liber, internaţional, administrat şi întreţinut de o comisie internaţională, cu toate că a fost conceput şi finanţat de europeni, în frunte cu Lesseps, pentru facilitarea transportului, în beneficiul umanităţii. De ce Dunărea poate fi cale internaţională, deşi trece prin atâtea ţări, iar Canalul de Suez, nu? De ce nu pot fi lăsate deşerturile şi nisipurile din insulele Sinai în mâini israeliene, ca să fie transformate în grădini de legume, flori şi pomi fructiferi, şi se află în mâini egiptene, care le lasă în părăginire? Politicienii anilor 1956 nu au ajuns la astfel de concluzii, fiind prizonieri ai unor prejudecăţi milenare. Traficul desfăşurat în aceste condiţii i-ar fi putut determina pe egipteni să ia iniţiative, combinate cu capitaluri chiar din afară, care să fructifice mâna de lucru abundentă de care dispun, în loc să se bazeze numai pe încasările oneroase obţinute din pasajul navelor şi calculate la limita costului înconjurului Africii.

Toate aceste considerații de ordin istoric și geografic îi erau necunoscute lui Pepe Blanco, care, de altfel, nici nu s-a străduit să le cunoască, deoarece nava de două sute de tone pe care lucra el n-a străbătut niciodată Canalul de Suez și nici în Malvine nu trebuia să ajungă, pentru a duce arme argentinienilor. Ea doar a trecut strâmtorile, privind agale roca Gibraltarului, aflată sub pavilion străin și care, din cauza închiderii porții de la frontiera cu Spania, este obligată să se aprovizioneze din Anglia, asupra căreia apasă și greutatea câtorva miliarde de sterline, ce trebuie cheltuite în șantierele înființate aici, pentru a crea locuri de muncă pentru șomerii din Gibraltar. Când nava a îmbătrânit prea tare, statul s-a decis s-o vândă la mezat, astfel încât a fost cumpărată, pe două parale, de un armator din Valencia. Echipajul n-a mai vrut să rămână, ba unii dintre membrii săi au blestemat chiar nava și au prezis că se va scufunda, ceea ce s-a și întâmplat după doi ani, când un vas suedez, specializat în operații de salvare, din nebăgare de seamă, a tăiat-o cu prora în două, în timpul navigației, coliziune în urma căreia au pierit doi dintre cei șapte marinari.

După un stagiu de paisprezece ani, în această înaltă misiune patriotică de alimentare a armatei, José Blanco, zis Pepe, s-a căsătorit cu o maiorchină, s-a stabilit în Palma și a început să-și caute un nou serviciu, găsindu-l, în 1961, la mine, la construirea iahtului *Banat,* la care a lucrat în timpul anului, ajutându-i pe tâmplarii-dulgheri și pe mecanici, vopsind și întreținând ordinea pe vasul în construcție, dar și pe *Drăganul Mărilor,* unde funcționa ca marinar în timpul verii. Dotat cu spirit de observație și bunăvoință, a învățat multe și a pus mereu interes și dragoste în tot ce făcea, astfel încât tot ce iese din mâna lui poartă pecetea priceperii și a talentului său. Dat fiind că timp de paisprezece ani s-a aflat la timona navei și a continuat apoi lucrând pentru mine, a învățat, încet-încet, și întreținerea motoarelor, pentru buna lor funcționare și, mână pricepută, întotdeauna făcea mașinile să funcționeze fără surprize neplăcute, în largul mării. Secretul lui este să le țină sub regimul turațiilor reduse, căci orice motor, dacă este supus la un efort sub performanțele sale, merge liniștit, sub observația vigilentă a lui Pepe. Dictonul său, aplicat pe iahtul *Drăganul Mărilor,* ca și pe iahtul actual, *Lugoj,* este: *Chi va piano, va sano e va lontano*, adică „Cine merge încet, merge sănătos și ajunge departe“. Depărtările le-am cam evitat în ultima vreme, după ce am cutreierat în lung și-n lat Mediterana, preferând acum să o străbat cu avionul, în puține ore. Oricât de rapide ar fi bărcile, viteza de croazieră este de 12 noduri, adică 1 852 metri, înmulțiți cu 12, ceea ce înseamnă cam 22 de kilometri pe oră. Pentru a străbate toată Mediterana, ar fi nevoie de săptămâni de-a rândul, cu întreruperi, dacă vremea nu îngăduie o navigație continuă, cum de regulă se întâmplă, marea neavând săptămâni în șir timp favorabil.

Pepe Blanco, la vârsta de treizeci și cinci de ani, era un bărbat robust, îndesat și cu o forță atletică, fără să fi practicat atletismul ca hobby, ci numai în cadrul îndatoririlor sale, în luptă cu sacii și materialele militare, cărate de pe vasul de manutanță. El a înfruntat și valurile Atlanticului, ajungând până-n golful Biscaya și în Marocul spaniol. Unde era nevoie de forță deosebită, Pepe intervenea, rezolvând problemele. Forța sa de durată o arăta și la timonă, unde era capabil să reziste ore și ore și să înfrunte, cu curaj, marea. A avut ocazia să se depășească pe sine însuși, când a trebuit să plecăm în grabă din portul maiorchin Colom, pentru ca eu să ajung la timp la Palma și să pot lua avionul spre Madrid-Salamanca, unde urma să țin o conferință la Congresul Societății Academice Române, care avea loc la vechea universitate a acestui centru de cultură. Pepe ar fi putut chema mașina să mă ducă, în mai puțin de o oră, la Palma, dar, în calitate de comandant, socotea nepotrivită părăsirea vasului, astfel încât am hotărât să ieșim din port chiar pe o mare forța 4 și pe un vânt forța Beaufort 6, socotind că limita de siguranță a *Banatului* erau o mare forța 6 și un vânt forța Beaufort 8.

De la Portul Colom până la Punta Amer, de-a lungul coastei, navigaţia a fost fără surprize. Cum am trecut de acest cap foarte jos şi care a pricinuit, din această cauză, multe accidente navale, inclusiv navei-cisternă *Cornelia,* vântul şi apa ne-au luat din plin; marea s-a umflat în valuri de forţa 6, obligându-ne s-o înfruntăm cu prora, fără a putea devia cu nici un grad de la direcţia obligatorie – Alger. Intenţia noastră nu era de a ajunge în Africa, ci de a ne refugia în portul natural al grupului de insule Cabrera, pe care îl cunoşteam şi unde ne-am fi simţit în siguranţă. Marea însă nu ne permitea acest lucru, căci orice deviere, cât de mică, spre dreapta, pentru a întâlni insulele, producea lovituri laterale atât de puternice, încât apa ajungea până deasupra timoneriei şi nu mai vedeam nimic până ce nu se prelingea toată spuma mării de pe geamuri. Am fost obligaţi să continuăm pe ruta trasată de furia mării, timp în care Pepe Blanco a trebuit să cârmească fără întrerupere, rotind în dreapta şi-n stânga marea roată a timonei, până la epuizare. Eu, pe de o parte, din sala de comandă, căpitanul Gabriel Barcelò, pe de altă parte, priveam cu îngrijorare ruta obligatorie, cu gândul la rezerva de motorină, dacă ar fi fost să o apucăm spre Algeria. Ajunşi în apropierea insulelor, am reuşit, cu un efort supraomenesc şi cu multă dibăcie, să câştigăm câte un grad, iar în momentul când eram aproape să trecem de ele, am izbutit totuşi să virăm, după insula Redonda, protejaţi puţin de stânca Imperial, şi să intrăm îndărătul Cabrerei, scăpând astfel de furia nemiloasă a talazurilor. A fost un moment de triumf şi cu toţii l-am aplaudat pe Pepe Blanco, care, cedând apoi timona, s-a retras să-şi stoarcă cămaşa de sudoare şi să o schimbe, căci îşi irosise forţele. Îndărătul insulelor era linişte, iar în port, pace ca în timpurile bune, căci acesta este secretul mărilor. Conferinţa din ziua inaugurării congresului a fost ratată şi am transmis de îndată, prin radiotelefon, o telegramă, anunţând sosirea cu întârziere, totuşi la timp pentru a participa din plin la acest congres, care a durat o săptămână, şi a colabora la o masă rotundă, prezidată de

Mircea Eliade. Când mi s-a dat cuvântul, am profitat de ocazie pentru a informa Congresul asupra recentei alegeri a marelui nostru savant, cel mai important pe plan mondial, în materie de istorie a religiilor, la Academia Americană din Chicago, oraş unde era decan al Facultăţii de Istorie şi Filozofie a Religiilor. Conferinţa mea intitulată „Latinitate, romanitate şi românitate“ a stârnit interes şi a fost apoi difuzată în mai multe limbi.

De felul cum se mişcă timona depinde siguranţa bărcii, deoarece valul, când o izbeşte lateral, o poate răsturna, pericol ce poate fi redus prin instalarea stabilizatoarelor, care o menţin la orizontală, călare pe valurile care o ridică şi o coboară, într-o mişcare continuă, evitându-se astfel ruliul. Pentru tangaj nu s-a inventat încă un remediu, în afară de bulbul voluminos montat sub proră, la navele mari, pentru a reduce această mişcare. De atenţia timonierului depinde şi înclinaţia bărcii, care se transformă într-o jucărie atunci când se înclină în partea dinspre pupă şi efectul cârmelor se reduce. În asemenea momente, toate obiectele, mai ales cele de sticlă, trebuiesc fixate, pentru a nu se înmulţi... în cioburi. „Muzica“ lor, însoţită şi de căderea vreunei mese sau a vreunui scaun, impresionează mai mult decât mugetul mării ce ridică tensiunea la bord, făcându-i pe toţi să amuţească. Momente ca acestea am petrecut multe, în diverse ocazii şi pe diferite mări, ba trecând canalul Menorcăi, ba revenind noaptea la Atena, dintr-o excursie prin insule, cu tot personalul Petrogazului, ba străbătând canalul dintre Mallorca şi Ibiza sau golful Lion, dominat de vântul Mistral, îndeosebi la îmbucătura Ronului cu marea, loc în care fluviul îngălbeneşte zeci de kilometri pătraţi cu mâlul pe care-l transportă, mărindu-şi necontenit delta, care înaintează de mii de ani. Impresia este puternică şi ai senzaţia că înaintezi nu pe ape, ci pe pământ lutos. O astfel de mare luată în proră face ca nava să se ridice şi să coboare pe o verticală de cinci metri, înfundându-se în unda spumegândă, de parcă n-ar mai ieşi la suprafaţă, dar descărcând totuşi tonele de apă care o

acoperă şi reapărând triumfătoare deasupra crestei, spre a înfrunta un nou val. Ritmul valurilor în Mediterană este foarte strâns, acestea venind unele după altele, fără răgaz, spre deosebire de cele din Atlantic, mult mai înalte, dar mai lungi şi mai rare.

Pepe Blanco era obişnuit să înfrunte ambele feluri de unde, iar liniştea sa la timonă îi calma şi pe ceilalţi, în momentele de cea mai mare emoţie, când valul se rostogolea formând la creastă un sul, care apoi se năpustea asupra prorei. Este important să ai un timonier de nădejde, cu experienţă şi curaj, care să nu-şi piardă cumpătul, chiar atunci când, mergând în zigzag peste unde, pe timp de furtună, câte una dintre acestea apleacă barca peste măsură şi peste limita permisă, indicată de înclinometru, montat, de obicei, în partea din faţă sau alături de timonier, la centrul bărcii. Când se ajunge la o înclinaţie de 30 de grade, semnalul este dat de sticle, pahare şi farfurii, care, deşi montate în rafturi, cu planuri adaptate la forma lor, încep totuşi să-şi strige, cu glasul lor strident, durerea primită în coaste, avertizându-l pe timonier să modifice ruta, chiar dacă se măreşte durata navigaţiei. Pepe Blanco era versat în toate aceste manevre şi le făcea cu îndemânare.

Bărcile turistice nu navighează însă continuu. În decursul croazierelor, ele sunt ancorate, în cea mai mare parte a timpului, în porturi sau cale, pentru ca oaspeţii să poată face baie sau să practice schiul nautic, pescuitul şi alte sporturi. În tot acest timp, marinarii trebuie să întreţină curăţenia bărcii, la exterior şi în interior, prin spălări zilnice, şi sunt mereu cu mâna pe bidinea, pentru a scoate orice pată ar apărea pe corpul navei. Toţi marinarii sunt şi vopsitori sau „pictori“, cum îi numesc italienii şi spaniolii, asimilând maeştrii pictori cu zugravii. Şi în acest domeniu, Pepe Blanco s-a arătat a fi un maestru şi a rămas neîntrecut, fiind predispus, prin temperamentul său, la ordine şi curăţenie. S-ar putea crede că Pepe era marinarul perfect, format după tiparul cărţilor de nautică. Avea însă şi el slăbiciunile sale, printre care încăpăţânarea, de care uneori trebuia să se ţină cont, dar şi aceasta

se datora dragostei pentru nava sa şi devenea, astfel, o calitate. Acţiunea pentru care a fost citat în ordinea de zi şi menţionat în ziare, împreună cu colegul său, Vicente Porta, a fost săvârşită în momentul declarării incendiului, când atât el, cât şi Vicente, au fost gata să se precipite în sala maşinilor, în aerul încărcat de vaporii acidului sulfuric al bateriilor de 24 de volţi, care explodaseră. Amândoi, unul după altul, puteau să se ducă la moarte sigură prin asfixiere, măştile de fum fiind prevăzute pentru filtrarea bioxidului de carbon şi a negrului de fum, şi mai puţin pentru filtrarea acidului sulfuric în suspensie, cu mare putere de coroziune a metalelor, dar şi a plămânilor.

Atunci când Pepe s-a aruncat în mare, îmbrăţişând un parabord, am rămas uimit, căci îşi începuse cariera de marinar şi o practicase vreme de un sfert de secol, uitând să înveţe să înoate! A fost o mare surpriză pentru mine, iar pentru el o mare lecţie, care l-a făcut să-şi dea seama că marinarii trebuie totuşi să ştie să înoate. Spre marea mea mirare, am aflat că mulţi marinari se găsesc în această situaţie, ceea ce uneori este, poate, în avantajul bărcii, pe care o apără cu ghearele şi cu dinţii, până la ultima suflare, deoarece ştiu că, ajungând în apă cu vesta sau colacul de salvare, ajung nu numai să se ude, dar şi să înghită apă sărată, bună uneori contra constipaţiei, dar nu în cazuri de urgenţă şi de salvare a „sufletelor“, după descifrarea semnalului de pericol S.O.S. (*Save Our Souls*). Înotând numai cu picioarele şi strângând în braţe parabordul, ca pe un copil, Pepe a ajuns totuşi până la barca salvatoare, *Zodiac,* care era aproape de proră şi unde erau deja instalaţi ceilalţi marinari, în frunte cu căpitanul Gabriel Barcelò.

Vicente Porta era al doilea marinar al iahtului *Banat.* Mai tânăr ca Pepe, avea vreo douăzeci şi opt de ani, şi era un băiat corpolent şi frumos, chiar dacă chelia îi venise prea devreme. Aceasta nu l-ar fi dezavantajat în Grecia, unde femeile socotesc că sub chelie e mai multă minte decât la tinerii cu cap păduros, de nu intră pieptenele, motiv pentru care, în această ţară, fetele de

douăzeci de ani se mărită bucuroase cu tânărul matur de patruzeci, care a avut timp să-şi croiască o soartă în viaţă şi oferă, aşadar, mai multă siguranţă viitoarelor soţii.

Se spune că marinarii, în fiecare port, au câte o logodnică, ceea ce nu este exclus şi nici greu de realizat, dat fiind că salariile se acumulează şi nu pot fi cheltuite pe mare. Voluntare plătite se găsesc peste tot, dar acest aspect frivol al marinăriei este mai puţin important, căci marinarii serioşi primesc leafa acasă, în mâinile soţiilor lor, care chivernisesc banii, îngrijesc de casă şi cresc copiii, plămădiţi de două sau trei ori pe an, răstimpul dintre întâlniri fiind folosit pentru aducerea aminte a trecutului, în aşteptarea plăcută a viitoarei revederi. În multe dintre insulele greceşti, unde bărbaţii se dedică navigaţiei, femeile rămân luni în şir singure, devenind foarte nervoase. Tensiunea maximă se verifică în zilele vântoase, prevestitoare de furtuni şi descărcări electrice, când ele nu pot să-şi descarce propria electricitate, acumulată în atâtea luni de aşteptare, altfel decât prin privirile pătrunzătoare aruncate trecătorilor. Suspectându-se unele pe altele, ele dedică nesfârşite ore de conversaţie temei amorului interzis. Insula Chios este renumită în această privinţă, căci aproape toţi bărbaţii săi în floarea vârstei sunt pe mare, în vreme ce acasă rămân numai bătrânii şi copiii. Am vizitat insula şi am simţit această electricitate negativă în văzduh, dar fără rezultate pozitive, deoarece am rămas numai la faza de tratative şi discuţii despre posibilităţi... de afaceri. În America, acestea se numesc *monkey business,* adică afacerile maimuţei sau afaceri cu maimuţa. Cazul cel mai eclatant s-a întâmplat în insula Chios, în a cărei cală nisipoasă am poposit cu *Banatul,* după o noapte de navigaţie, împreună cu comisarul meu de bord în apele greceşti, Angelo Romussi. Am descins la ţărm pentru aprovizionarea cu pâine proaspătă şi cu dulciurile caracteristice locului (singura bucurie rămasă femeilor de aici). Insula revendicase cinstea de a găzdui mormântul lui Homer, pretinzând că acesta şi-ar fi găsit

odihna veşnică pe acele meleaguri, după ce şapte cetăţi se certaseră pentru locul originii sale şi mai continuă să se certe. Auzind despre acest lucru, nu ne-am pus în cap căutarea mormântului marelui aed, atomii corpului şi mormântului său fiind probabil răspândiţi în toată insula, ci ne-am urmărit ţelul iniţial, străbătând satul extrem de frumos şi curat, cu drumurile sale înguste, în trepte proaspăt spoite cu var, caracteristice tuturor satelor cocoţate pe dealurile insulelor, care nu sunt altceva decât piscurile unor munţi scufundaţi, motiv pentru care apele sunt adânci în aceste zone, iar plajele foarte rare. Plimbarea prin sat a fost plăcută, am admirat casele, de culori diferite şi obloanele vopsite în nuanţe vii, şi am distribuit bineţe în dreapta şi-n stânga, după obiceiul tuturor satelor din lume, unde omul, chiar necunoscut, e obiect de cinstire şi consideraţie, semn, acesta, de veche cultură. Nu am avut greutăţi pentru a găsi brutăria, căci parfumul cuptorului deschis pentru scoaterea pâinii proaspete şi crocante umpluse uliţele, cu o intensitate mai mare tocmai pe uliţa care ne ducea spre brutărie şi ne-a condus, întocmai ca legendarul fir al Ariadnei, întins de aceasta când intrase în labirintul minotaurului spre a fi devorată, îndeplinind astfel ritualul jertfei anuale, impuse oraşului Atena. La sosirea în faţa brutăriei, mi-am dat seama că noi aveam funcţia posibilă de victime, cu toată calitatea noastră de „minotauri“. Cum am intrat în prăvălie, în parfumul pâinii, al covrigilor şi al plăcintelor proaspete, brutăriţa, bine articulată în forme rotunjite, a rămas mai întâi înmărmurită, pe urmă s-a înveselit, şi-a scuturat umerii şi coapsele şi, servindu-i la repezeală pe ceilalţi clienţi, a dorit să se ocupe numai de noi, dedicându-ni-se în întregime. Ne-a dat pâinea cea mai bună, ne-a arătat cuptorul, covrigii şi voia cu tot dinadinsul să gustăm din bunătăţile sale expuse pe masă, lăsându-ne să înţelegem că mai are şi altele în rezervă. Pentru a ne convinge şi mai mult, în pace şi fără deranj, a socotit că nu mai are nevoie de alţi clienţi şi a tras ruloul prăvăliei, ceea ce în sate cu prăvălii fără

cifră mare de afaceri se întâmplă adesea, atunci când proprietarul, nevoit să îndeplinească diverse alte treburi, închide şi lasă biletul: „Mă întorc repede“. Ne-am găsit, dintr-o dată, din clienţi cu plată, în postura de oaspeţi invitaţi la bunătăţile brutăresei, care voia să ne ofere şi un vin scos din ciorchinii viei sale, cultivate în terase. N-am putut pricepe, din traducerile lui Romussi, dacă frumoasa brutăreasă îmbietoare avea marinarul său dus departe, dacă era măritată şi-i ducea dorul sau nu-şi pusese coroniţa pe frunte şi era fată mare, nemăritată, doritoare de cunoaşterea bunurilor lumeşti, uneori atât de rare.

Probabil, ba chiar sigur, în insula Ibiza, a lui Vicente, nu există această criză de bărbaţi, căci locuitorii acesteia se ocupă de atâtea alte lucruri, mai pe urmă promovând turismul, cu păstrarea caselor în stilul caracteristic locului şi cu dezvoltarea, totodată, a transportului, sector în care tatăl său opera în baza unei concesiuni, având o sută de autobuze. Vicente se trăgea, deci, dintr-o familie bogată, care avea şi ateliere mecanice pentru repararea motoarelor şi nu ducea lipsă de bani. O ceartă sau o neînţelegere cu tatăl său l-a determinat pe tânărul Vicente să lase întreprinderea, să-şi ia lumea în cap şi să vină să se angajeze, ca marinar, la mine, unde a rămas aproape trei ani de zile, până la arderea şi scufundarea iahtului *Banat*. Băiat deştept, isteţ, bine crescut, prindea ideile şi ordinele din zbor şi, spre cinstea lui, orice i se spunea, făcea cu mult interes, pricepere, tragere de inimă şi dragoste, iradiind de bucurie. Nu l-am văzut niciodată cu fruntea încruntată sau cu figura tristă. Surâsul era întotdeauna pe buzele sale, reţinut, respectuos, fie că era profesional, fie că era de la natură, ceea ce crea în jurul lui bună dispoziţie. Nu făcuse şcoli americane, unde se învaţă *to smile*, adică a surâde, în orice acţiune a omului în societate, greu înţelegându-se peste ocean dacă cordialitatea este profesională sau naturală. În mod sigur, la Vicente era naturală, ca un mare dar al naturii sau ca o dotare familială.

Oraşul său natal, Ibiza, are o vechime de trei mii de ani, existând de pe vremea fenicienilor, care au venit să colonizeze insula aceasta, ca şi Formentera, împreună cu care formează grupul Pitiuselor. Înconjurată de ziduri enorme de cetate, ea păstrează, în muzeul fenician, relicve din acea vreme, împreună cu o statuie a zeiţei protectoare, Teta. Devenită romană şi, apoi, spaniolă, insula păstrează amintirea vechilor ocupaţii ale locuitorilor, navigatori şi comercianţi care, adesea, şi-au confundat meseria cu pirateria. De altfel, erau cunoscuţi fenicienii care veneau cu nave pline de mărfuri pentru tineret, acostau în Cipru sau în insulele greceşti şi, la închiderea afacerilor, îi luau cu ei pe tinerii care zăboveau să cumpere, ridicau ancora şi-i vindeau apoi ca sclavi. Meseria de corsar era foarte onorată în Ibiza, ca de altfel şi în *Britannia*, unde, pe coastele sale stâncoase, chiar ţăranii puneau torţe pe coarnele vacilor, care păşteau pe ţărm, inducându-i în eroare pe navigatori, în bezna şi ceţurile atlantice şi făcându-i să naufragieze, ca apoi să fie jefuiţi. Ceea ce este de notat la Ibiza este că profesiunea de corsar a fost practicată până în timpuri relativ recente şi, întru amintirea şi onorarea celor căzuţi pe mare, cetăţenii, în frunte cu primarul, au socotit oportun şi demn să ridice o statuie. Şi astăzi mai dăinuieşte acest mic obelisc, înălţat acum 150 de ani, cu toate formele în regulă, inclusiv binecuvântarea episcopului local. Cu surâsul pe buze, ibizenii se mândresc şi astăzi cu vitejia strămoşilor, absurdă în timpurile noastre, dar onorabilă în secolele anterioare.

Şi tânărul Vicente, desigur, a jucat în jurul acestui monument pe care turiştii îl vizitează şi-l fotografiază, dând, fără să vrea, buzna peste el, în momentul ieşirii din staţiunea maritimă, în faţa căreia se află. Niciodată, cred, nu au trecut gânduri corsare pe sub chelia bunului Vicente (pe româneşte Vichentie) sau a concetăţenilor săi, muncitori, pescari, negustori, ospătari, agricultori şi păstori, fiecare dintre aceştia mândrindu-se, ca „milionar“, cu valoarea mereu crescândă a terenurilor. Personal, am putut vorbi

într-o seară cu un „păstor milionar“, pe o alee din pădurea sa, pe unde coboram spre a merge împreună cu Vicente la un pescuit nocturn de calmari, cu barca pneumatică, de pe care am reuşit, cu un walky-talky, să iau legătura cu *Banatul,* ancorat la câţiva kilometri, în altă cală, iar apoi, prin centrala radiotelefonică a acestuia, cu Milano.

Ibiza timpurilor noastre a devenit însă faimoasă şi ca centru al hippioţilor europeni, unde aceştia se adunau parcă strânşi cu goarna, cu rucsacul în spate şi sacul de dormit, pe unde apucau, prin port, pe stânci, pe plajă, prin cetate, pletoşi, bărboşi şi soioşi. Viaţa, pentru ei, începea seara, când forfoteau în zona portului şi pe străduţele strâmte din oraşelul de jos şi, pentru a-şi putea câştiga un bob de linte, o ţigară de marijuana sau o pipă de opiu (injecţiile le foloseau mai puţin, pentru că, acoperiţi de jeg şi lipsiţi de măsuri igienice, riscau să se infecteze; cu toate acestea, pe plajă şi în tufele insulelor Ibiza, Formentera şi ale minunatei Espalmador, se găseau aruncate şi seringi de plastic, folosite o singură dată, ca semn al activităţii de viziuni şi iluzii paradiziace), se îndeletniceau cu pictura pe cartoane sau pe trotuar şi cu confecţionarea de broşe, inele de sârmă, mărgele multicolore, etc. Circulaţia pe aceste străduţe, umplute cu tarabe improvizate, devenea atât de aglomerată din cauza turiştilor curioşi, care veneau să vadă şi să cumpere, încât era greu să treci fără a te freca de alţii şi a cunoaşte astfel şi izurile vizitatorilor transpiraţi, care completau izurile mai elaborate ale hippioţilor. În portul vechi din apropiere, erau ancorate vasele cu pânze şi motor, dezafectate, un muzeu viu al trecutului marinăresc, în mijlocul căruia se descărcau apele împuţite ale oraşului, împânzind toată partea de jos a portului cu emanaţii respingătoare. Peştii şi scoicile din port nu ajung să purifice atât de repede aceste deşeuri, fapt pentru care nimeni nu consumă cu plăcere aceste alimente, în afară poate de tinerii hippioţi, care, emanând la rândul lor aceleaşi ignobile miasme, nu le mai percep pe cele ale scoicilor şi peştilor

din port. Culmea culmilor, o firmă locală, după multe cercetări aprofundate de marketing, a luat iniţiativa de a produce un parfum, pe care l-a lansat cu multă publicitate, dându-i numele de „Parfum de Ibiza“. Clientela sa posibilă se va găsi, desigur, numai printre neştiutorii care n-au fost la Ibiza sau, dimpotrivă, printre hippioţi, obişnuiţi cu aceste locuri. Ei îl vor folosi acasă, întru amintirea peregrinărilor lor în această insulă istorică.

Într-adevăr, toată insula este copleşită de istorie, căci în partea opusă se ridică, pe un colos de stâncă, înalt de patru sute de metri, ce iese direct din mare, un fel de catedrală gigantică a naturii, iar mai la vale se află insula Conejera, unde tradiţia afirmă că s-ar fi născut Hannibal, care a început să mişte – poate – înainte de vreme, obligând-o pe maică-sa să-l depună pe neaşteptate aici, în timp ce-l însoţea pe bărbatul ei într-o campanie de război. Golful natural, închis cu un dig artificial, a devenit portul turistic al Sfântului Anton – San'Antonio de Abad. Aici este locul de baştină al sfântului omonim cu Sfântul Anton din Portugalia. Pentru a nu se confunda cu aceşti sfinţi, tatăl marinarului nostru, Vicente, i-a dat fiului un nume mai rar, care se găseşte şi la români şi care are rădăcini latine şi mai puţin iudaice.

Tatăl său nu şi-ar fi închipuit fiul ca marinar de profesie, dar Vicente a ştiut să-şi îndeplinească munca, dând dovadă de măiestrie. La timonă se schimba cu Pepe Blanco şi se întreceau amândoi în fapte deosebite, deşi Vicente avea mai puţină experienţă. La întreţinerea navei punea acelaşi zel şi, pe unde trecea mâna lui, se simţea mirosul de curăţenie. Totdeauna îngrijit el însuşi, se prezenta în ţinută impecabilă şi, dintre toţi, avea figura cea mai spălată, pentru a nu spune cea mai nobilă. Robust, la rândul său, avea faţa armonios proporţionată, doar nasul era puţin mai marcat, deşi femeile spun că e semn bun acesta. Avea muşchi de atlet, fiind probabil obişnuit de acasă cu greutăţile şi ridicarea pieselor grele de motoare, în ateliere, ca şi cu manevrarea volanului la autobuze. Când îşi schimba ţinuta pantalonilor bleu, cu

pantalonii scurţi şi tricoul alb, curat, cu numele *Banatului* brodat pe piept, avea un aer tineresc, de băiat neînsurat, care a ştiut să reziste, fără a cădea în mrejele sirenelor din porturile Mediteranei, având, astfel, picioarele fără pietre de moară, pe care unii şi le pun de la douăzeci de ani. Aprecia mult pescuitul meu sub apă, însoţindu-mă cu barca, şi-l impresiona peste măsură priceperea mea în pescuitul murenelor frumoase, fie în mările spaniole, fie – mai ales – în Grecia, în Insula de Aur, pe care vulgul o denumeşte Insula Măgarilor, *Crisonisi* şi *Haidoronisi,* unde am pescuit o murenă de trei kilograme şi jumătate, galbenă, cu care m-am luptat mult, această scenă fiind chiar fotografiată şi filmată sub apă. După zece ani de la naufragiu, m-am întâlnit cu Vicente – reîmpăcat cu familia şi reîntors în sânul ei –, la Ibiza, şi l-am invitat la bordul *Lugojului,* reevocând apoi, împreună, naufragiul şi peregrinările prin Mediterana. Ceea ce a ţinut el să pună pe primul plan şi să evoce a fost nu atât naufragiul sau primejdia prin care trecusem, ci pescuitul meu periculos al murenelor, care pot muşca şi învenina, producând dureri timp de o săptămână.

Mi-a lansat în toată insula Ibiza faima de pescar subacvatic, „teroare a murenelor“ *(el terror de las murenas),* care dăinuie şi astăzi. Schimbându-şi viaţa, Vicente şi-a schimbat şi fizicul, devenind un bărbat de dimensiuni respectabile, cu aceeaşi mustaţă pe oală, păstrată cu sfinţenie, şi cu acelaşi fel de a fi, plin de umor şi voie bună. Se vede că atmosfera insulei Ibiza creează aceste stări.

Orice vas trebuie să aibă însă musul său, nu atât pentru a avea o mascotă, ci mai mult pentru ca restul membrilor echipajului să poată comanda, la rândul lor, pe cineva, toate muncile mai simple şi mai neplăcute pe o navă fiind îndeplinite de mus. El este pus la corvoade şi la frecatul punţii, până îi iese seul (nu punţii, ci lui). Este trimis în porturi, în dreapta şi-n stânga, să ia ziare, să pună scrisori la cutie, să-i cumpere ţigări căpitanului şi să îndeplinească atâtea alte însărcinări „de încredere“. Şi *Banatul* avea

musul său, pe Sebastian. Angajat la Palma de Mallorca, el vorbea în mod obişnuit spaniola, deci originea sa era continentală, fără a putea preciza de unde. Avea vârsta de şaisprezece ani, dar era mult mai dezvoltat şi mai robust decât băieţii de aceeaşi vârstă cu el şi putea, aşadar, să îndeplinească şi munci mai grele. În momentul când am fost nevoiţi să dăm peste bord şalupa de salvare, căreia îi datorăm viaţa, intervenţia lui neaşteptată a fost hotărâtoare. Împachetată într-un sac care cântărea circa o sută cincizeci de kilograme, eu şi Pepe Blanco nu am putut s-o ridicăm. Cu ajutorul lui Sebastian am ridicat-o însă şi am aruncat-o peste bord, în mare, unde s-a desfăcut şi s-a umflat automat; ţinând-o de sfoară, am legat-o de parapetul de la prora, cu gândul de a o relua, apoi, când aveam să coborâm în apă. După această operaţie, musul Pepino, în costum de baie, dar cu vesta de salvare pe el, a sărit în apă şi a înotat spre *Zodiacul* cel mare al echipajului. Era tăcut, serios, ascultător şi cu tragere de inimă la toate, servindu-i cu promptitudine pe ceilalţi membri ai echipajului. Avea faţa rotundă şi păr abundent, fără a degenera în stilul hippy, păr ce îi cădea în dezordine pe frunte, atunci când se mişca cu repeziciune, pentru executarea unui ordin. Era întotdeauna cu sufletul la gură, pe fugă. Adesea gâfâia, nu numai la întoarcere şi la raport, ci şi când era în aşteptarea de noi ordine, căci el era mereu în mişcare. Devenise un fel de obişnuinţă a lui să arate ca fugărit. La timonă, superiorii săi l-au lăsat prea puţin, dar totuşi suficient ca să se obişnuiască cu dimensiunile acesteia, de aproape un metru diametru, şi cu rotirea sa, cu comandă hidraulică. Fiind băiat isteţ, a învăţat repede şi multe şi cred că n-a avut dificultăţi la examenul de marinar, care nu poate fi dat înainte de a avea doi ani de practică. Dacă făcuse şcoala de marinari, care funcţionează la Palma şi astăzi, nu pot să precizez; aceasta este o şcoală pentru toate gradele, până la cel de „patron“, care este mai mic decât gradul de căpitan. Nu este exclus să fi continuat cariera maritimă şi astăzi să fi ajuns la gradul de patron sau de căpitan, căci avea

calităţi şi merita să fie promovat. Naufragiul pare să nu-l fi impresionat excesiv, astfel încât să fi abandonat alegerea sa iniţială. Nu exclud însă nici „schimbarea de rută“, în sensul unei profesiuni pe uscat, căci mulţi marinari, pe la jumătatea carierei, încep să dorească a fi marinari pe uscat. Am multe cazuri din acestea şi cu marinarii navelor butaniere, care cer, cu insistenţă, să revină la ţărm, pentru a se îndeletnici tot cu o ocupaţie legată de mare, cum ar fi repararea motoarelor de pe vas. Motivarea, în genere, nu este frica de mare, pe care nimeni nu o declară, ci apropierea de familie şi somnul în pat, nelegănat, alături de scâncetul copiilor. După naufragiu, Pepino nu s-a mai arătat şi l-am pierdut din vedere.

Cu musul se încheie echipajul format din cinci membri, căci ceilalţi trei, adică bucătarul, valetul şi camerista, însărcinaţi cu diverse servicii, deşi ţin de echipaj, nu sunt consideraţi „membri plini“. De aceea ei pot fi îmbarcaţi ca personal auxiliar, fără nevoia de a fi în posesia unui livret marinăresc. Despre ei am prea puţine de spus, deoarece erau „marinari de sezon“. Bucătarul, al cărui nume îmi scapă, se prezentase ca atare, expert în ale bucătăriei, cu specialităţi proprii, dar se afla pentru prima oară pe un vas. Angajat şi pus la proba focului, a rezultat că nici măcar nu prestase vreodată serviciu în bucătărie, ci doar într-un bar unde se serveau gustări făcute pe plită, ce însoţeau aperitivul. Era trecut de cincizeci de ani, mic de statură, muşchiulos şi îndesat, cu muşchi formaţi nu se ştie unde, poate la ridicarea meselor şi scaunelor, la închiderea barului. La bord, în marea bucătărie, a fost îmbrăcat în alb, pentru motive de curăţenie, căci pe alb se notează de îndată orice semn de neglijenţă. Boneta înaltă de bucătar, pe capul său rotund, îi venea bine, căci îl înălţa cu treizeci de centimetri, dându-i un aspect, cel puţin fizic, de bucătar autentic. La mâncărurile puţine pe care le cunoştea nu era autentic şi, pentru a le da un gust şi o înfăţişare mai onorabilă, vicecomandantul Teresa a avut

mult de furcă, reuşind, de altfel, cu mare greutate, să scoată din el un bucătar acceptabil.

Croaziera din anul 1969 a fost de scurtă durată, dar totuşi suficientă pentru a ne da seama de sadismul său, aplicat din fericire nu la oameni, ci la alte vietăţi, începând cu peştii. Ori cumpăraţi proaspeţi, ori pescuiţi de mine, se repezea cu foarfeca să le taie botul, pe când erau încă vii, lăsându-le astfel capul şi creierul ca să-şi dea seama că sunt mutilaţi şi să sufere. Un hobby nemaiîntâlnit la alte persoane, pentru care a fost dojenit, dar pe care continua să-l practice pe ascuns. Şi la naufragiu a fost printre primii „autosalvaţi“, alături de căpitan, iar când am recuperat barca de salvare, de zece persoane, transferând o parte din naufragiaţi, a voit imediat să se urce în ea.

Valetul Fidel şi Josefina, soţia lui, au fost trecuţi în barca de salvare, împreună cu musul Pepino. Fidel a fost îmbarcat drept valet, dar funcţia lui, acasă, era de grădinar. Cum era băiat destul de curăţel, înalt, slab, cu ochii străvezii de inocenţă şi cu un aer copilăresc, ce se îmbinau bine cu numele său, Fidel (presupunând că aşa a fost cu nevastă-sa şi cu cei pe care i-a servit), fusese angajat în timpul iernii şi a învăţat grădinăritul la noi, la vilă. La plecarea fostului grădinar, Rafael, marele invalid rămas cu o singură „podoabă“, pe cealaltă pretinzând că ar fi pierdut-o în război, grădina a intrat pe mâna lui Fidel, dar a avut de suferit, necesitând mai târziu, după plecarea lui, îngrijiri deosebite, care au durat şase luni de zile. Speram să dea rezultate mai bune pe *Banat,* în calitate de valet-ospătar, în acest scop vicecomandantul Teresa făcându-i şcoală câteva săptămâni mai înainte, împreună cu valetul-şofer Amerigo, rămas acasă. N-a fost băiat rău, dar n-a reuşit să dea dovadă de pricepere în noile sale misiuni, rămânând cu aceeaşi faţă de om speriat, la toate orele zilei, preocupat de a pricepe bine ceea ce i se spunea, spre a nu greşi. Cea care gândea pentru el era Josefina, nevastă-sa. Înaltă şi elansată, numai cu bazamentul mai larg, pe care abia îl cuprindea bietul Fidel, în

orele lor de repaus, Josefina îngrijea de curăţenia şi orânduirea cabinelor şi a băilor, schimba lenjeria de pat şi trăgea cu aspiratorul pulberea din mochete. Mai aducea şi ea câte un pahar cu apă sau răcoritoare, fără să fi devenit barman, funcţie în care Fidel reuşise să se descurce. Complicat era pentru el campari-ul milanez, aperitivul alcătuit din vin şi douăzeci şi patru de ierburi amare, pentru stimularea apetitului, cu gheaţă, apă gazoasă şi o felie de portocală, despre care el se întreba: „Ce rost are?“ În scurta croazieră a acelui an, reuşise să nu spargă nici o farfurie şi nici un pahar, ceea ce era un mare merit; astfel, în fundul mării au ajuns toate întregi, intrate în folosul lui Poseidon, la două mii de metri adâncime, ca un suprem omagiu din partea armatorului şi a vicecomandantului, iubitori ai mării şi ai mitologiei. Vesela şi cristalele, în genere, „se sparg“ de la sine, atunci când nu mai vor să rămână întregi; aceasta este versiunea personalului, care ridică din umeri şi spune simplu: „S-au spart“. Nimeni nu avizează de aceste întâmplări, ce sunt tăinuite şi ies la iveală numai ocazional sau la proxima folosire a cristalelor. Numai după lungi interogatorii, răspunsurile pot fi scoase cu cleştele din gură. Natural, dauna este întotdeauna a stăpânilor. Pe nave însă şi în restaurante, pentru limitarea riscului spargerii şi cointeresarea mânuitorilor, s-a introdus sistemul unei despăgubiri parţiale, între 10 şi 30 la sută, ceea ce face ca personalul să devină mult mai atent, zicala „interesul poartă fesul“ rămânând permanent valabilă.

Acesta a fost echipajul şi personalul iahtului *Banat,* în ultima sa croazieră. Pentru aprecierea performanţelor sale, este nevoie să fie cunoscute caracteristicile acestui vas, considerat ca o „perlă a Mediteranei“, de care, la incendierea şi scufundarea sa, s-a ocupat toată presa europeană.

Vasele, care, încă de la naştere, capătă o personalitate şi un nume, în ţările anglofone sunt tratate ca „persoane“, fiind desemnate prin pronumele *she,* ce indică persoana, nu *it,* care indică obiectul neînsufleţit. Ca orice persoană, orice navă are şi o istorie a sa, începând cu naşterea, la întinderea chilei pe traversele unse cu seu, de pe care va fi apoi lansată la apă. Pe chila din lemn robust, întreg la micile ambarcaţii sau îmbucat la cele mai mari, se inserează elementele corpului navei, întocmai cum coastele omului se leagă de şira spinării, alcătuindu-se astfel scheletul construcţiei. Aceste elemente sunt blocate de o contrachilă.

Istoria *Banatului* nu începe cu naşterea sa în şantier, ci cu atribuirea vânzării la mezat a unei bărci de 34 de metri, construită, în ultimul an al războiului, de către englezi, în şantierele lor din insula Whight, din Canalul Mânecii. Englezii au fost maeştri în a destina astfel de ambarcaţii uşoare şi rapide, din lemn de acaju, asemănătoare unor vedete, la îndeplinirea unor misiuni de recunoaştere sau a unor acţiuni de surprindere a inamicului. Această ambarcaţie nu ajunsese să îndeplinească nimic, căci a rămas în şantier până la sfârşitul războiului şi, abia după aceea, nouă şi încă nelansată la apă, a fost pusă în vânzare ca material rezidual de război. Era largă de cinci metri şi jumătate, lărgime care, raportată la lungimea corpului, îi dădea supleţe şi viteză, cu puţină forţă mecanică, astfel încât corespundea scopului. Tot materialul era alcătuit din lemn de acaju, uscat, în afară de chila din lemn de pin răşinos şi puntea din lemn african de tec, des întrebuinţat în marină, care rezistă la intemperii şi la apa sărată, nu putrezeşte, îşi păstrează culoarea albă şi dă frumuseţe punţii. Peste elementele structurii au fost aplicate două straturi de fâşii de lemn de tec, subţiri de opt milimetri, încrucişate şi izolate între ele cu o pânză impermeabilizată. Partea de deasupra liniei de plutire era chituită şi vopsită din abundenţă, iar partea de sub aceasta era îmbrăcată în foi de aramă, de un milimetru grosime, care, în contact cu apa sărată a mării, producea sulfat de cupru, ţinând departe scoicile şi vegetaţia marină, care se depun pe fundul vaselor, îngreunând navigaţia. Puntea de tec avea o suprastructură numită teugă, octogonală în faţă, la timonerie şi dotată cu un geam rotund, rotitor, pentru păstrarea vizibilităţii în caz de ploaie

sau de mare agitată, cu valuri în spume. În spate se afla o cabină relativ redusă, folosită de militari ca sală de primire şi de aşteptare, înainte de intrarea în acţiune. În continuare, la o înălţime de şaizeci de centimetri, era sala motoarelor, cu hublouri rotunde. Până la pupă mai rămânea puţină punte, unde se învârteau marinarii. Când aceste ambarcaţii rapide au fost transformate în mijloace de supraveghere ale Ministerului de Finanţe, în spaţiul liber de la prora, s-a montat o mitralieră pentru a convinge vasele ce făceau contrabandă să se oprească şi să-i urmeze pe oamenii legii, în portul cel mai apropiat. Motoarele originale au fost cu benzină, foarte puternice, pentru a ajunge la 20-25 de noduri pe oră, în măsură să efectueze acţiuni rapide de lansare a unor torpile sau de simplă recunoaştere şi reîntoarcere la bază. Pentru acest motiv, vedeta avea o mare sală de maşini.

Nemaifolosind, în zile de pace, în aceste scopuri, ea a fost vândută şi înregistrată sub pavilion englez, pe numele unei societăţi cu sediul în Gibraltar, colonie britanică, dar în Mediterana. Aici, aceste nave erau căutate pentru a fi folosite la contrabandă de ţigări, cafea, ciorapi de nailon şi alte lucruri de acest gen, cu valoare ridicată, dar şi mai mare, atunci când intrau în vreo ţară fără a plăti vamă. Conform legilor engleze, o navă face „comerţ legal“, când îşi vinde marfa în larg, în afara apelor teritoriale ale unei ţări. Aceste vase deveniseră un fel de magazine flotante şi au fericit, în prima fază de după război, Spania, Franţa şi Italia şi, desigur, Grecia, care se pretează foarte mult la astfel de operaţii, împreună cu numeroasele sale insule. Englezii socoteau, aşadar, că făceau comerţ legal atunci când aprovizionau, pe bani gheaţă, bărcile de pescari şi alte ambarcaţii mai mici care, străbătând apele teritoriale, veneau să abordeze nava-mamă pentru „alăptare“ cu produse solide şi mai puţin lichide, nefiind excluse însă nici acestea, sub formă de whisky, care, prin prezenţa învingătorilor în toate aceste ţări, începuse să devină la modă. Aceste operaţii au durat aproape două decenii şi mai continuă şi astăzi,

în Sudul Italiei, unde garda financiară, dotată cu mijloace noi, moderne, cu radare puternice, cu viteză mare, cu mitraliere şi chiar cu mici tunuri, de calibru redus, mai „pescuieşte“, din când în când, câte o ambarcaţie camuflată ca transportatoare de mărfuri obişnuite sau ca barcă de pescuit. Singura marfă care a rămas la ordinea zilei şi interesează mereu clientela, îndeosebi napoletană, organizată în cadrul grupărilor mafiote *camorra* şi *'ndrangheta*, este tabacul, produs şi confecţionat în forma sa originară, americană. Napoli este un centru secular, dacă nu chiar milenar, pentru operaţii „extra“; astfel, o mulţime de napoletane trăiesc în mod riscant, dar preferă această ocupaţie muncii în fabrică, căci este în natura şi temperamentul lor să se dedice comerţului la bursa neagră, care există chiar de pe timpul romanilor şi al grecilor, ai căror descendenţi îl continuă şi astăzi, după stabilirea lor în oraşul antic Cumae şi în oraşul cel nou, Nea Polys.

În insulele Baleare, tradiţia şi cărţile (scoase din circulaţie şi plătite în aur) afirmă că cel mai mare bogătaş din Spania era organizat pentru acest comerţ, având la dispoziţie o flotă întreagă, cu vase mari şi mici, care circulau în pace, nevăzute şi ignorate de navele de control. Sub această protecţie a zeului nevăzut, mijloacele de contrabandă, care aveau, probabil, semne deosebite de recunoaştere – poate o literă mare, pe coş, sau alte însemne –, nu se temeau să pătrundă şi în apele teritoriale, pentru a descărca în linişte, la ţărm, preţioasa încărcătură. Pe unele plaje se putea ajunge chiar foarte aproape de ţărm, iar bărcuţele de tip pescăresc, cu burta largă, încăpătoare sub covertă, denumite în spaniolă *falucho,* puteau să tranziteze multă marfă, nu numai în larg, baloturile fiind adăpostite în pântecele lor, dar şi la ţărm, chiar pe covertă, când se făceau transporturi dese, pe distanţe scurte. Locul poate fi recunoscut prin prezenţa unor cazemate de beton, chiar la limita zonei terestre-maritime, proprietate inalienabilă a statului, de-a lungul căreia se întinde o proprietate privată, cu dune de nisip şi pini maritimi de toată frumuseţea, pe o

distanţă de vreo şapte kilometri. Aceasta a fost probabil construită de garda financiară, dar, în acest caz, se află pe terenul statului. Dacă este pe teritoriu privat, s-ar putea să fi fost construită de stăpânii zonei, pentru mai buna apărare a proprietăţii contra unor eventuale atacuri dinspre mare. Activitatea aceasta, „comercială“, constituia, probabil, o completare a însemnatei activităţi desfăşurate în timpul Celui de Al Doilea Război Mondial, când marele bogătaş, proprietar a peste o sută de întreprinderi de importanţă naţională, aproviziona, cu mijloace de război, atât puterile Axei, cât şi pe Aliaţi, încărcând adesea nava cu alimente şi lăzi bine închise şi sigilate, dintre care multe conţineau cărămizi şi piatră, iar după plecarea acesteia, alt serviciu al marelui grup de puteri respectiv îi informa pe adversari, pentru ca aceştia să torpileze nava.

Operaţiuni comerciale curate, dar ingenioase, în lupta eternă cu Ministerul de Finanţe, s-au prezentat şi sub altă formă: cantităţi mari de bocanci, rămase neutilizate la terminarea războiului, au fost puse de americani pe piaţă, la preţuri derizorii, ca reziduuri belice. Grupul în cauză le-a cumpărat, dar expedierea lor s-a desfăşurat în două etape: primul transport a fost alcătuit numai din pantofi pentru piciorul drept, care, odată ajunşi în mod oficial la vamă, au fost abandonaţi, iar după două luni de înmagazinare în antrepozitele vamale, au fost vânduţi prin licitaţie. Dar cine să cumpere cincizeci de mii de bocanci pentru piciorul drept? Aşa că nimeni nu s-a prezentat la licitaţie, în afară de două sau trei persoane care reprezentau acelaşi grup, deşi aveau aerul unor concurenţi, şi care au cumpărat marfa. Astfel, nu se mai plăteau taxe vamale, care, în Spania postbelică, erau egale cu peste 50 la sută din valoarea mărfii. După o lună, sosea al doilea transport, probabil în alt port, cu cincizeci de mii de bocanci pentru piciorul stâng. Se repeta operaţia şi, după împerechere, bocancii, care puteau să încalţe cinci divizii, erau puşi pe piaţă la preţul real, dictat de cerere, care, fără vamă, aducea beneficii excepţionale. Natural că, pentru astfel de operaţii era nevoie de o minte

iscoditoare, care o depăşea pe cea a iscusiţilor legiuitori, care nu prevăzuseră o astfel de situaţie. Un ziarist şi scriitor îndrăzneţ – nu se ştie dacă la fel de iscoditor – a scris şi publicat o carte cu titlul *Ultimul pirat al Mediteranei,* pentru care, îndată după apariţie şi prin tratative „ameninţătoare“, au fost cumpărate drepturile de autor pentru toate ţările din lume. Astfel, scriitorul s-a îmbogăţit, dar şi-a pierdut liniştea, măcinat de frică şi nu se ştie unde este şi cum şi-a terminat cariera, în urma provocării lansate marelui bogătaş, descris în cartea sa. În orice caz, dacă nu s-a calificat prin scrisul său temerar, s-a calificat foarte mult drept comerciant, care a ştiut să facă previziuni pentru un marketing bine calculat, bizuit pe şantaj. S-ar putea ca intenţiile sale să fi fost curate, în dorinţa de a informa un public neştiutor asupra felului cum se pot face bani şi averi, cum pot pescui în aur rechinii cu mare faimă, care există nu numai în mare, ci şi pe uscat. Urmarea bună a fost însă următoarea: personajul interesat a însărcinat un alt scriitor să publice o carte în care să prezinte calităţile sale pozitive, de mare comerciant, care crease locuri de muncă pentru zeci de mii de persoane şi o bancă cu renume internaţional, contribuind prin aceasta la dezvoltarea economică a ţării. Talentele sale le dovedise chiar de tânăr, când începuse, pe contul său, o afacere de vânzare de porci, într-un sat din Mallorca, făcând astfel concurenţă tatălui său. Grupul fondat de el a ajuns la a treia generaţie, iar miliardele din capitalul de care dispune dau forţă propulsoare întreprinderilor ce-i aparţin.

Vasul său, sub pavilion englez, cu sediul în Gibraltar, purta un nume foarte frumos, *Silent Dawn,* adică „Zori liniştite“, căci operaţiile pe care le făcea aveau nevoie de linişte şi se desfăşurau înainte de zorii zilei. Socotindu-se că face comerţ legal, după concepţia mercantilă engleză, n-a mai avut nevoie de motoare puternice şi costisitoare şi, în fond, periculoase, căci benzina, la bordul navelor, fiind volatilă, a produs multe accidente, făcând să explodeze diverse bărci cu motor sau unele nave mai mari, cu

toate măsurile de aerisire luate. Proprietarii au considerat că era bine să înlocuiască motoarele respective cu două motoare diesel, cu motorină, marca *Bergius Kelvin,* de la Glasgow, din Scoţia, de şase cilindri şi o sută treizeci şi cinci de cai putere, fiecare. Porneau cu motor electric, dar aveau un volan suficient de greu, pus în mişcare de mâna robustă a unuia sau a doi marinari. Motoarele, care nu depăşeau o sută cincizeci de turaţii pe minut, erau foarte bune şi fuseseră puţin folosite, căci, ţinând cont de traficul pe care-l efectua barca respectivă, cele mai multe ore erau petrecute nu în navigaţie, ci în aşteptarea clienţilor, dincolo de marea teritorială, unde aceasta ţinea prăvălia deschisă. Clienţii spanioli, cu bărci mici de pescari, care veneau să cumpere marfa, erau adevăraţi contrabandişti, căci intrau în apele teritoriale şi treceau linia de frontieră fără a plăti vama, fără licenţă şi transfer de devize şi fără alte operaţii legate de comerţul exterior. Totuşi, garda financiară, care are, desigur, informatorii săi, a dat de urma proprietarilor societăţii din Gibraltar şi a descoperit, probabil, că posesorii acţiunilor erau tot spanioli, poate chiar din Baleare, care voiau să treacă drept englezi. După cum s-a văzut mai sus, locuitorii din aceste insule ştiu să se travestească bine sub veşmintele legalităţii.

Balearele erau bine aprovizionate, nu numai de flota importatorului de marcă, ci şi de flota unor *outsideri,* denumire dată marginaşilor care operează într-un anumit sector. Aceştia erau probabil proprietarii a două bărci de treizeci şi patru de metri şi a altor două, de douăzeci şi patru de metri, toate de aceeaşi formă şi origine şi servind aceloraşi scopuri. Toate de culoare gri, pentru a se confunda uşor cu marea, circulau în Mediterana de vest, în apropierea coastelor spaniole, până când, într-o zi, garda financiară, ajutată de marina militară, le-a capturat şi sechestrat, aducându-le la Palma de Mallorca şi ancorându-le în bazinul cel mare din Portul Pi (Porto Pino). Acolo au zăcut multă vreme, căci, după confirmarea oficială a sechestrului, administraţia

financiară a încercat să le pună în vânzare, dar prea puţini cumpărători s-au arătat. Singura lor destinaţie părea să fie transformarea în bărci turistice, căci reluarea activităţii precedente era exclusă. Una din motovedetele mici a fost vândută, dar pe celelalte n-a pus nimeni ochii, nici după trei licitaţii. Potrivit legii, la fiecare licitaţie preţul se înjumătăţea, iar la a patra preţul a ajuns la 10 000 de dolari pentru barca cea mare şi la ceva mai puţin, adică la 8 000, pentru cea mică.

Ajunsesem în insulele Baleare în vara anului 1960, venind cu *Drăganul Mărilor* din Sardinia, pentru a-l întâlni pe girant, director general al Societăţii Naţionale, exploatatoare a monopolului de distribuţie a gazelor lichide, Benito Cid de la Llave, fost colonel de manutanţă, care aprovizionase Madridul cu făină şi acum, din 1957, o făcea cu gaz butan. După ce-i predasem, în 1957, toate studiile mele de marketing, făcute timp de şapte ani în Spania, şi-i oferisem toată experienţa mea, acumulată în alte ţări, în materie de distribuţie a energiei domestice de mare importanţă, Llave s-a arătat dispus, în anul 1960, să-mi acorde o concesiune de distribuţie a buteliilor în zona Madridului – o activitate mai mult de transportator la domiciliu, pe care o socoteam incompatibilă cu intesesele mele –, precum şi una de distribuţie în butelii proprii, de mici dimensiuni, până la cinci kilograme, a aşa-zisului „camping“, cu aparate de consum mai ieftine, pentru populaţia mai nevoiaşă. Această din urmă propunere am materializat-o, introducând 1 300 000 de butelii de trei kilograme, la un milion de familii. Pentru continuarea bunelor relaţii publice şi umane, această întâlnire în apele insulelor Baleare ar fi fost bine venită şi pentru nava butanieră *Cornelia,* de mine amenajată în 1952, prima din Mediterana şi din alte părţi ale lumii, cu rezervoare orizontale. Ea venea să fie încărcată cu gaze la rafinăria din Cartagena, de pe coasta de sud-est a Spaniei. Eu am sosit la timp, atât cu *Drăganul Mărilor,* cât şi cu vasul *Cornelia.* Domnul Cid de la Llave n-a mai putut, din păcate, să vină şi, ca să nu rămână

cu gura amară, i-am trimis cu avionul niște pești de mare foarte gustoși, numiți *cernie* în italiană, prinși în dimineața zilei de pescarul submarin Raul Vernetti, pe care îl aveam la bord. Mă simțeam obligat, căci, în conversațiile de la Madrid, mă învățase expresia spaniolă referitoare la bunătățile de prețuit în materie alimentară: *de la tierra el cordero, de la mar el mero,* adică „de pe uscat mielul, din mare merul" (alt nume al *cerniei,* de data aceasta, în spaniolă). Trecând prin port și prin marea radă am văzut mereu aceste patru ambarcații ce se degradau pe zi ce trece, se încărcau cu scoici mici, tăioase, care se așezau cu predilecție pe partea submersibilă a navei și cărora, fiind mici și tăiate, li s-a dat numele de *denti di cani,* adică dinți de câine. Viermi specializați în roaderea lemnului în apă, un fel de carii marine, se introduseseră în chila lui *Silent Dawn* și în scândurile care înfășau barca, în punctele unde foaia de aramă cedase din cauza curenților galvanici excesivi. Exista riscul ca apa să pătrundă pe lângă chilă și să inunde compartimentele, deteriorând iremediabil nava. Cu vicecomandantul Teresa și cu pescuitorul Vernetti am vizitat de mai multe ori *Silent Dawn*-ul, pe care pusesem ochii, cu gânduri mari, anume de a-l transforma într-un iaht de două ori mai mare decât *Drăganul Mărilor.* Ideea nu era nouă, căci în Sardinia, Francesco îmi arătase o ambarcație similară, destinată transportului condamnaților de la Porto Torres la insula Asinara și aprovizionării lor. Era vorba ca această navă să fie pusă în vânzare. Cu aceste proiecte în minte, o vedeam deja transformată și fiecare vizită era un prilej de a discuta despre eventuala cumpărare și transformare a sa. Entuziasmul amândurora crescuse până într-atât, încât hotărârea de a o cumpăra, participând la o nouă licitație, era stânjenită de teama ca nu cumva aceasta să fi fost deja atribuită altui cumpărător. Mare a fost bucuria când, mergând la administrația financiară, la secția tribunalului de contrabandă, un grefier mi-a spus că *Silent Dawn* fusese licitată de trei ori, fără cumpărători și, dacă o solicitam, putea fi pusă pentru

a patra oară la mezat, cu bune probabilități (ba chiar cu certitudinea) de a fi cedată imediat. Am îndeplinit formalitățile necesare și așteptam cu nerăbdare licitația. În sfârșit, într-o zi de septembrie, la orele 10 dimineața, m-am prezentat, împreună cu Teresa, în sala licitațiilor, din palatul administrației financiare, numită aici *Delegaci'n de Hacienda.* Licitația nu începuse, avocatul statului, președinte al comisiei, lăsase timp aproape o oră licitanților, ca să facă pregătirile necesare. Fusesem prevenit de grefier că existau grupuri organizate care făceau afaceri pe marginea acestor licitații, cumpărând la prețuri joase obiectele vândute sau concurând cu alți licitanți adevărați, pentru a ridica prețul, cu beneficii pentru administrație, motiv pentru care se lăsa timp pentru aranjamente. Aceste grupuri mai făceau însă și alte mașinații, apropiindu-se de licitanții noi, neștiutori, și propunându-le să nu ridice oferta prea mult, în schimbul unei sume care să li se plătească fie înainte, fie după licitație. Când am înțeles acest lucru, în sala pașilor pierduți, m-am apropiat de Teresa și am comentat faptele noi, iar ea, dată fiind repulsia sa pentru șantaje, mi-a recomandat să le resping propunerile cu indignare. Şi prima mea reacție la șantaj este aceeași, dar prea eram încălzit de dorința de a ajunge în posesia acestei ambarcații și eram în cumpănă dacă era cazul să mă pun de acord cu acești bandiți. Am convenit împreună să nu cedăm și să-i ignorăm pe acești exploatatori, cu tot riscul, pentru noi, de a rămâne fără barcă. Reîntorcându-mă la ei, i-am găsit în discuție cu un american din Canada, care, luat prin surprindere cu aceleași argumente, nu înțelegea ce vor aceștia de la el și, cum nu prea știau englezește, am intervenit eu, luând funcția de interpret și îndreptând toată atenția asupra lui Parcell și a nevestei sale; astfel, am devenit pentru ei un fel de consultant. În acest mod, n-am mai dat răspuns negativ celorlalți și timpul s-a scurs în explicații și tratative, după care, la un moment dat, m-am eclipsat și, împreună cu Teresa, am intrat în sala de licitații. Pentru acești paraziți a fost o zi neagră,

căci, pare-se, nici americanul nu a marşat, pe motiv că nu înţelege, arătându-le o faţă de om căzut din lună. S-a anunţat începutul licitaţiei şi toţi au intrat în sală. Avocatul statului, Miguel Coll, a deschis şedinţa şi a început cu ambarcaţia mare, *Silent Dawn*, aşa cum cerusem, repusă pentru a patra oară pe rol. De la ultimul preţ cerut, de 20 000 de dolari, era oferită, de data aceasta, la 10 000 de dolari. La prima strigare a grefierului, nimeni n-a dat nici un răspuns, căci eu aşteptam să văd dacă este cineva interesat să o cumpere. La a doua strigare, la fel, n-a reacţionat nimeni. La a treia strigare, grefierul şi preşedintele comisiei, avocatul Coll, cu ochii pe mine, m-au determinat să răspund prin formula rituală.

– *Cubierto* – adică „acoperit“, pronunţat cu mare emoţie. Au urmat secunde pline de încordare, iar apoi întrebarea:

– Oferă cineva mai mult? Alte minute, lungi cât orele, după care preşedintele a bătut în masă şi a strigat:

– *Asignata!*

Un suspin de uşurare, din fundul inimii. Amândoi bucuroşi, ne-am prins de mână şi am asistat apoi la licitaţia ambarcaţiei de 24 de metri pe care voia s-o cumpere americanul, Jack. Nici la strigările acestei ambarcaţii nimeni, în afară de el, n-a reacţionat, fiindu-i astfel atribuită. Cei doi cumpărători s-au întâlnit şi au comentat faptele, mulţumiţi că nu fuseseră constrânşi să le plătească chibiţilor comisionul râvnit şi anticipând idei asupra utilizării şi transformării vaselor lor. Soţia americanului, Joyce, în bucuria ei, s-a grăbit să ne spună că în salonul pe care-l vor face, dorea să instaleze un *fireplace*, adică un şemineu, pe care se gândea să-l folosească pentru barbecue, uitând că ambarcaţia era de lemn şi putea să ia foc, iar, în timpul navigaţiei, vântul putea să intre pe coş, umplând salonul de cenuşă şi de scântei.

Am luat de îndată contact cu grefierul, unde mi s-a explicat ce formalităţi contractuale şi de plată trebuiau îndeplinite. Am rămas de acord ca atribuirea să se facă pe numele unui mandatar al meu, cetăţean spaniol, care să-şi rezerve dreptul de a indica destinatarul sau numele definitiv al cumpărătorului, în decurs de cincisprezece zile, pregătind, în acelaşi timp, un cec de şase sute de mii de pesetas, valoarea, în moneda naţională, a celor 10 000 de dolari. Eram mult prea proaspăt sosit la Palma şi aveam puţine relaţii. Directorul local al Societăţii Butano, pe care l-am cunoscut şi ajutat cu asistenţă tehnică, de îndată ce am sosit aici, i-a cerut funcţionarului său să devină procuristul meu, cu această ocazie. Am ajuns, în acest fel, stăpân al bărcii dorite, dar mă gândeam să trec proprietatea şi pavilionul pe numele unei societăţi din Panama, ale cărei legislaţii acordă facilităţi tuturor vaselor sportive şi comerciale, astfel încât flota mercantilă cea mai mare din lume aparţine, teoretic, acestui stat. Am luat imediat contact cu consulul panamez de aici, Sebastian Feliu, cerându-i să îndeplinească formalităţile necesare pentru constituirea societăţii sau înscrierea unei sucursale a Societăţii Dragofina, cum s-a şi făcut, obţinându-se pe acest nume licenţa de navigaţie.

De atunci înainte, preocuparea mea a fost ca barca să nu se scufunde. Împreună cu Vernetti, m-am transformat în expert subacvatic şi, inspectând bine punctele posibile de pătrundere a apei, l-am însărcinat pe acesta să le „cârpească“ cu mici foi de plumb, fixându-le cu nişte cuie bătute sub apă, căci, cu toată greutatea, ciocanul se poate folosi şi în mediul lichid. El a săvârşit de îndată operaţia, utilizând butelii de aer sub presiune, anume făcute pentru pescuit şi lucrări în imersiune. Măsurile luate de mine au fost extrem de utile. În schimb, barca soră, de 34 de metri, n-a fost cumpărată de nimeni şi, întrucât avea deja o anumită cantitate de apă în pântece, administraţia financiară a socotit potrivit să ceară şantierului naval Rosas să o tragă pe uscat, ceea ce s-a făcut de urgenţă. Aceasta a rămas mai multe luni pe şantier, în aşteptare, până când nota cu cheltuielile de găzduire s-a ridicat peste valoarea sa, iar statul a atribuit-o şantierului, pentru a acoperi costul chiriei. Singura deosebire dintre cele două „gemene“ a fost

dotarea acesteia cu două motoare, de 12 cilindri și cinci sute de cai putere fiecare, care aveau o valoare mai mare decât motoarele de pe *Silent Dawn*. Domnul inginer La Rosa a pus imediat în lucru barca și, într-un an de zile, a transformat-o într-un frumos iaht, pe care l-a botezat *Artemisa*. Am întâlnit-o în portul Sfântul Anton Abad, de la Ibiza, într-o dimineață, pe la orele 5-6, când acostase alături de *Drăganul Mărilor*, abia sosită după traversarea canalului dintre Mallorca și Ibiza, după o călătorie de vreo zece ore, la bord fiind proprietarul singur, foarte bine dispus de la șampanie, după botezul și voiajul inaugural. A folosit-o puțin, dar a închiriat-o mult, astfel încât barca a ajuns într-o bună zi până în Italia, la Portofino, unde bateriile mari de serviciu, montate într-o cambuză, la pupă, au explodat, făcând să sară în aer puntea, din cauza hidrogenului emanat în timpul încărcării și a lipsei unei ventilații suficiente. *Artemisa* a mai supraviețuit însă multă vreme, căci beneficia de revizia și de reparațiile continue în șantierul proprietarului său, care i-a prelungit, în felul acesta, viața. Corpul navei a fost menținut în starea sa inițială și numai teuga de pe punte a fost transformată în timonerie, bucătărie și salon, cu posibilitate de comandă deasupra, în aer liber; în interior, nava a fost împărțită în cabine și băi, operație făcută în mare grabă, cu lemn și mochetă din abundență. *Artemisa* n-a devenit o ambarcație de lux, ci una frumoasă, bună doar de închiriat.

Altă soartă avea să aibă *Silent Dawn*, cu numele său frumos, american. Primul gând al armatorilor a fost de a o folosi ca model pentru o construcție nouă, căci linia desenată de creatorii săi englezi era foarte bine studiată și aceasta este important pentru o navă, ca să înfrunte cu siguranță și succes undele mării. A fost remorcată la cheul vaselor de pescuit, lângă pompa de motorină navală și în apropierea șantierului portului. Aici se putea lucra la demontarea suprastructurilor interne și externe și la scoaterea motoarelor, care au fost depozitate în garajul vilei, unde n-au stat multă vreme, căci vicecomandantul căpităniei, domnul Cuervo,

a găsit doi cumpărători pentru ele. Aceștia aveau în construcție două ambarcații de șaisprezece metri, plate și largi, folosite pentru transportul turiștilor la plajele Mallorcăi, căci Palma însăși nu este clădită pe partea nisipoasă a golfului, ci în zona cu cale naturale, în rocile și grotele de la țărm. Orașul vechi era încercuit de ziduri de cetate, care dăinuiesc și astăzi.

Prețul obținut din vânzarea celor două motoare a fost tot de 10 000 de dolari, din care s-a plătit un comision firesc, de cinci la sută, prietenului mijlocitor Cuervo, cu familie numeroasă.

În luna aprilie 1961, primul oaspete al vilei a fost marele pictor român Dimitrie Beria, din Iași, care se afirmase în străinătate – mai întâi în Europa, apoi în America – și datorită sugestiei mele de a plasa peisajele maiorchine pe marea piață, cu plata în dolari. El a voit să eternizeze într-un desen colorat, caracteristic stilului său, vechea înfățișare a navei *Silent Dawn*. În cursul unei luni de sejur în casa noastră, a fixat și vila, cu împrejurimile sale, așa cum era în anul 1961, numai cu o stradă obținută prin umplerea cu pământ și o rocă-insulă în față, absorbită apoi într-o a doua stradă, paralelă, realizată după douăzeci de ani de la prima expansiune a Palmei spre mare, care a devenit astăzi aproape o autostradă de mare circulație. Nici Clubul Maritim nu exista, și nici Institutul de Oceanografie nu se mutase pe terenul smuls din mare, la intrarea căruia am așezat o mare placă de marmură și o efigie, închinate marelui savant Emil Racoviță, fondatorul științei numite biospeologie. După terminarea operației de demontare a vechilor structuri ale bărcii, nu au rămas decât corpul navei și coverta. *Silent Dawn* a fost apoi încredințată șantierului Ballester de alături, condus de fiul fondatorului, un bărbat de patruzeci și cinci de ani, priceput în arta construcțiilor, dar fără nici o autoritate sau putință de control asupra muncitorilor și maiștrilor, care mai mult se ascundeau la umbra ambarcațiilor, decât să înfrunte lucrul început și programat, ce trebuia terminat la o anumită dată. Am convenit cu el să schimbe chila, montând, în schimb, una din

lemn foarte dur, numit *palo hierro*, care cântăreşte 1 200 kg pe metru cub şi în apă nu pluteşte, ci se duce la fund. Vechea chilă am dus-o acasă, ca amintire, şi, mâncată de carii cum este, serveşte şi astăzi ca grindă pentru susţinerea căminului din pivniţa vilei, devenită cramă. Am mai contractat îmbrăcarea întregii nave cu scânduri de acaju, de 25 de milimetri grosime, realizându-se astfel un nou corp interior, o dată şi jumătate mai gros decât cel iniţial, încrucişat, care a servit drept model. Totodată, am refăcut puntea în lemn de tec nou, din laţuri îndoite în apă clocotită, ca să urmeze forma navei, strângând şi încheind totul la prora. În aceasta constă frumuseţea unui iaht sau a unei bărci cu motor. Laţurile montate drept şi tăiate acolo unde ating corpul navei nu sunt un semn de calitate şi caracterizează construcţiile în serie. Între ele, spaţiul se restrânge prin călăfătuire cu sârmă bătută cu dalta şi ciocanul de lemn, iar, pe deasupra, în locul bitumului de altădată, se foloseşte astăzi un cauciuc lichid care, în contact cu aerul şi soarele, vulcanizează, întărindu-se şi lipind cele două laţuri, pe care le urmează când acestea se dilată ori se strâng, sub acţiunea căldurii solare sau a răcorii de dimineaţă, sub rouă. O ambarcaţie de calitate are, în mod obişnuit, o formă rotundă sau, mai bine zis, de ou. Apa, împinsă de elice, se prelinge fără a forma, ca în cazul cupelor tăiate drept, o masă lichidă care frânează. La aceste argumente şi explicaţii n-am putut obiecta şi nici n-am rezistat fără a da însărcinarea să se adauge doi metri şi jumătate la pupă, dând astfel o nouă linie acestei nave. Meşterul Antonio, care a realizat modificarea, era unul din vechii dulgheri, care mai ştiau încă să realizeze cu dibăcie, artă şi gust o astfel de operă, la care era necesar să se taie lemnăria internă şi externă, în forme bine studiate, fără multe desene din partea arhitecţilor navali, fierbând scândurile şi mai ales încălzindu-le la flacără aprinsă, într-un butoi ţinut alături, pentru a proteja şantierul contra unui eventual incendiu. În cele din urmă, pupa a obţinut formele ei ideale şi, cu această lucrare, însuşi meşterul

Antonio şi-a încheiat cariera de-o viaţă, ieşind la pensie sau, după expresia locală, „jubilându-se". Pentru ca „jubilarea" să fie mai plăcută, l-am cinstit, în mod spontan, fără nici o obligaţie, cu o sumă pe care a ştiut s-o aprecieze. Costul acestor lucrări a fost stabilit la 3 000 000 de pesetas, cu adăugarea a 500 000 în plus, pentru pupa în formă de ou, sumă echivalentă cu circa 60 000 de dolari. Operaţia, în loc să dureze patru luni, a ţinut un an de zile, căci, ori de câte ori mergeam în vizită, găseam jumătate din muncitori întinşi la umbra bărcii, aşteptând să treacă timpul, deoarece, fiind plătiţi cu ziua, erau interesaţi să întindă orele cât mai mult. Îl întrebam pe domnul Ballester de ce nu-i ceartă şi de ce nu-i stimulează la nevoie, iar, pentru trândăvie, de ce nu-i sancţionează? Chiar când mergea el însuşi să-i vadă, nu se mişcau sau cel mult se întorceau pe cealaltă parte, ca şarpele boa la soare. Parcă îi era jenă sau frică să le vorbească şi, dezgustat, se retrăgea şi el în biroul situat în partea de sus a pavilionului, de unde putea să privească în curtea şantierului, dar fără nici un rezultat. Din această operaţie, cred că domnul Ballester n-a realizat nici un beneficiu, căci acesta, deşi calculat în momentul contractării, a fost apoi absorbit de muncitorii leneşi.

În acelaşi timp, muncitorii angajaţi direct de mine sau, mai bine zis, aduşi din Italia, de la Porto Torres, şi anume dulgherul Tonino Coppollecchia şi motoristul-patron Francesco Secchi, angajaţi ai ButanGas-ului – la care se adăugau Pepe Blanco, ca marinar devenit ajutor de dulgher, precum şi un tânăr ucenic, care făcea curăţenie şi dădea meşterilor sculele la mână, au început lucrările interioare pentru a împărţi spaţiul în cabine, băi, coridoare, scări, sală a maşinilor, încăpere pentru instalaţia hidraulică şi pentru rezervoarele de motorină şi apă, precum şi atâtea altele. Acasă elaboram planuri generale sau parţiale şi, în acest domeniu, mi-a fost de mare utilitate Teresa, cu talentul ei de desenator. Ea putea nu numai să deseneze un plan, dar şi să desfăşoare imaginea în perspectivă, ceea ce uşura înţelegerea de către

muncitorii noştri a ceea ce doream să facem. Ei nu erau simpli executanţi, căci înaintea unei decizii finale şi a realizării unei lucrări, discutam şi ne sfătuiam cu ei cum s-ar putea ca aceasta să iasă mai bine şi mai frumos. Pentru o astfel de construcţie nu contează numai utilitatea şi practicitatea, ci, în primul rând, estetica, adică linia vasului şi gustul în realizarea interioarelor, ca formă, aspect, culoare şi calitate a furnirului şi a placajului, ca şi a melaminei care ajunsese la modă, neavând nevoie să fie vopsită ulterior. Talentul lui Tonino şi experienţa sa în acest domeniu, acumulată, la începutul carierei, într-un şantier din Porto Torres, erau de mare folos, căci el ştia cum poate fi lucrat lemnul de-a lungul fibrei sau de-a curmezişul, ştiinţă de care trebuie să se ţină cont la orice lucrare, mai ales când este vorba de îmbinări şi îmbucări, folosind cât mai puţine cuie şi şuruburi. În Antichitate, se construiau nave întregi fără nici un cui metalic – chiar şi în timpurile noastre construindu-se, astfel, vasele de pescuit –, iar când se folosea totuşi vreun cui, acela era din lemn. Marea este corozivă ca un acid şi la fel este şi atmosfera marină, care face să ruginească orice obiect metalic sau să se sulfateze obiectele de bronz şi de aramă. Numai plumbul nu este atacat de mare şi de aceea romanii şi fenicienii foloseau ancore grele de plumb, căci fonta, cu toate aplicaţiile ei, nu era bine cunoscută, pare-se, în acea vreme.

Nu este lucru uşor să se confere o funcţionalitate tuturor spaţiilor inegale ale unui corp de navă. În plus, trebuie să se ţină cont de posibilitatea întreţinerii, adică a ridicării podelei pentru a vopsi ţevăria, a înlocui robinetele, a curăţa rezervoarele, vopsindu-le şi repunându-le la locul lor, a inspecta instalaţia electrică, a curăţa şi vopsi coca, pentru că doar în felul acesta lemnul rezistă, la fel ca şi fierul, care, altfel, rugineşte. Aveam tot timpul în vedere acest obiectiv, care condiţiona multe lucrări. Inginerul La Rosa n-a ţinut însă cont de acest aspect, instalând la repezeală rezervoarele, destinate să moară împreună cu nava, deoarece nu

mai puteau fi scoase, fiind montate deasupra pereţilor despărţitori. În plus, le-a făcut din tablă de fier, care, cu timpul, prinde rugină. Noi, mai prevăzători, am umplut toate coridoarele cu rezervoare din tablă de oţel inoxidabil, pentru marea cantitate de apă de care voiam să dispunem, fără excesive limitări, impuse de obicei la bord. Rezervoarele de motorină puteau fi din tablă de fier neagră, căci la exterior erau vopsite, iar la interior întreţinute de însăşi grăsimea motorinei. Pentru a putea fi curăţate, au fost prevăzute cu un fel de deschideri rotunde, pe unde se putea intra. Acolo unde a fost posibil, chiar ţevăria pentru apă a fost realizată din oţel inoxidabil, pe când cea pentru motorină era din fier galvanizat. Prizele de apă şi descărcările în mare erau din tablă de oţel inoxidabil, iar robinetele aveau toate un sistem de închidere cu lamă. Astăzi sunt înlocuite cu robinete sub formă de sferă, după modelul vanelor de la butoaiele de vin (un cep cu bilă).

Pereţii despărţitori au îmbrăcat puţinele despărţituri vechi, izolate din două părţi cu spumă de poliuretan şi căptuşite cu foi de melamină, în culori bine alese, cu gust italian. În această materie, Teresa era imbatabilă, căci asortarea culorilor pereţilor cu mocheta, cu obiectele sanitare, cu mobila şi perdelele, este o ştiinţă şi o artă posedată de cei care au simţ pictural. Montarea scărilor în interiorul vasului şi utilizarea spaţiului de sub scară, pentru o baie sau alte servicii, ce puteau fi folosite de mai multe cabine, dădeau de gândit, ţinând cont de înălţimea descrescătoare, ca şi de direcţia de coborâre. Tot corpul vasului a fost utilizat sub punte, pentru „zona de noapte“, adică pentru dormit şi băi, rezervându-se, pentru activităţile diurne partea de deasupra, cu saloane, bucătărie, birou către prora, iar deasupra acestuia, cabină de comandă, denumită, în mod comun, timonerie. Un merit pe care mi-l pot atribui a fost îmbinarea a două scări suprapuse, care permiteau coborârea spre coridorul de la prora şi urcarea în cabina de comandă, aceasta din urmă alcătuind plafonul celui dintâi, care pornea din salon. Accesul în cabina de la pupa se făcea tot

din salonul împodobit cu o balustradă frumos lucrată în lemn. Părţile laterale ale navei, cu spaţiul mai redus în partea de jos, pot şi trebuie să fie folosite pentru dulapuri, îndeosebi la pupa şi la prora. Mulţi dintre pereţi separau barca în compartimente impermeabile, astfel încât, dacă aceasta ar fi fost perforată sau una din scândurile sale, mişcându-se, ar fi lăsat să intre apă, ea nu s-ar fi scufundat, căci era menţinută în stare de plutire de aceste compartimente. Sala maşinilor avea o uşă de intrare făcută din fier, cu garnitură de cauciuc, care putea fi închisă ermetic. Aici nu este voie să pătrundă apa, căci motoarele inundate nu mai funcţionează, condamnând barca la scufundare. Motorul este inima unei nave şi de aceea, pentru o dublă siguranţă, s-a introdus sistemul propulsiei cu două motoare şi două elice, ceea ce avantajează şi manevrarea, iar în caz de avarie a unui motor, continuarea navigaţiei se poate face cu celălalt motor. Tot din aceste motive, aici se găseşte şi centrala electrică, cu grupurile electrogene şi tabloul cel mare al transformatoarelor şi al distribuţiei curentului electric în corpul navei. Pentru o mai bună izolare, ţevile şi cablurile care trec prin pereţi sunt prinse în garnituri ermetice, astfel încât apa să nu poată trece pe de lături, dintr-un compartiment într-altul. Tuburile destinate să absoarbă apa ce se adună în santină sunt independente, fiecare în compartimentul său, fiind comandate printr-un robinet aflat în sala maşinilor. Ele se opresc într-un colector, din care pompele absorb apele reziduale. Acelaşi sistem este folosit şi pentru pomparea în mare a apelor negre din rezervoarele de acumulare, unde se scurg băile, cu lavoarele şi duşurile lor. Serviciile igienice ce folosesc apa din mare se descarcă direct în acest imens rezervor de regenerare al naturii, prin intermediul unor pompe de mână sau electrice, pe care fiecare trebuie să le mânuiască singur, în vederea eliminării reziduurilor proprii. Natura impune anumite legi, care nu pot fi evitate. Este obligatoriu ca iahturile care poposesc, înţesate ca sardelele, în anumite porturi şi în cluburile nautice, să

dispună de toalete chimice în timpul sejurului. Dacă aici s-ar descărca toate reziduurile marinarilor de la bord – căci, în genere, oaspeţii nu stau să-şi petreacă viaţa la bord, în cluburi, deşi multe iahturi sunt folosite ca locuinţe flotante –, tot clubul respectiv ar căpăta un aspect dezagreabil, împodobit fiind cu tot felul de „trandafiri“ plutitori şi de un miros care, desigur, n-ar mai fi de roză. Aceasta, în teorie. În practică, se numără pe degete iahturile cu toaletă chimică. Descărcările se fac direct în mare, căci natura a prevăzut şi această trebuinţă, spălând fundul golfurilor prin curenţii marini, care cară toate murdăriile porturilor şi canalelor; altfel, n-ar fi fost posibilă construirea unui oraş ca Veneţia, unde nu există canalizare, totul descărcându-se în canale, inclusiv în romanticul Canal Grande. Fluxul şi refluxul mişcă apele, tot la şase ore, ducându-le în larg, curăţându-le şi readucându-le reîmprospătate. La toate acestea se mai adaugă şi opera binefăcătoare a peştilor şi a scoicilor, care ajută circulaţia materiei în natură.

Pentru construirea suprastructurilor de pe covertă, adică a teugii, am aşteptat lansarea vasului la apă, după înlocuirea elicelor vechi cu altele corespunzătoare noilor motoare de 325 de cai-putere, cu supraalimentare, faţă de cele dinainte, de 135 de cai-putere, cu alimentare directă. Numai în apă ne puteam da seama de linia pe care urma să i-o dăm, pentru ca a avea o siluetă arătoasă şi echilibrată. Teuga trebuie să fie centrată cu o uşoară deplasare spre pupa, nefăcând excese în dimensionarea ei, spre a lăsa suficient spaţiu la prora şi alt spaţiu liber la pupa şi a dispune astfel de o punte, pe care se desfăşoară viaţa în timpul verii. La treizeci şi şase de metri lungime, socoteam că zece metri liberi în faţă, la prora şi nouă metri liberi la pupa, erau suficienţi pentru a construi în mijloc o teugă de şaptesprezece metri. După ce aceasta a fost desenată mai întâi în plan, la scară, apoi probată ca lungime şi înălţime chiar la bord, cu ajutorul unor lanţuri şi al unor placaje, a putut fi determinată dimensiunea sa cea mai potrivită, iar lateral

au fost lăsate două pasaje, a câte optzeci de centimetri fiecare. Înălţimea sa interioară a fost socotită după înălţimea armatorului (1,72 m), la care s-a mai adăugat o rezervă pentru oaspeţii mai înalţi, între care a excelat, ajungând până aproape de limita prevăzută în final, de 1,90 m, ambasadorul la Paris al Coreei de Sud, domnul Lee. Nici înălţimea timoneriei de deasupra nu putea să depăşească o anumită limită şi a fost stabilită la 1,80 m, egală cu cea a coşului frumos din spatele său, pentru a evita expunerea unor suprafeţe prea mari la vânt şi ridicarea baricentrului navei, prin montarea de greutăţi suplimentare. De altfel, construcţia coşului a fost uşoară, acesta fiind realizat din placaj rezistent, lipit cu soluţii plastice, care-l făceau impermeabil. Mulţumită desenelor şi probelor făcute, s-a putut da o linie foarte echilibrată şi frumoasă bărcii, care, circulând apoi în Mediterană, a atras atenţia tuturor, în porturi, provocând pelegrinaje din partea celor pricepuţi în materie, spre marea noastră bucurie şi mândrie.

Teuga a fost împărţită în trei. Partea din faţă, cu parbriz şi ferestre de jur împrejur, a fost ridicată în formă conică, pe o linie ce trebuia să continue până sus, la catarg. Spaţiul conic de sub ferestre a fost foarte bine folosit, pentru instalarea mai multor aparate şi amplificatoare radiotelefonice. La mijloc, un birou, având, în partea stângă, un dulap cu alte aparate radiotelefonice, ca şi tot felul de butoane şi lămpi de semnalizare pentru ca, de aici, comandantul să poată supraveghea şi cunoaşte mersul navigaţiei, al motoarelor, al generatoarelor etc. Nu lipsea nici maşina de scris Olivetti. Fusese instalat şi un telex privat, care n-a ajuns însă să funcţioneze niciodată, căci Curzio Bellini, însărcinat cu instalarea acestor aparate aduse din America, întârzia mereu punerea lor la punct, având, deşi italian, obiceiuri spaniole: amâna, mereu, totul pe *mañana,* adică pe ziua de mâine. Lângă peretele biroului era un divan, care servea drept banchetă şi pe care comandantul o folosea adesea pentru siestă şi pentru o mai bună şi liniştită gândire, în pace. În dreapta şi-n stânga, două uşi

îngăduiau intrarea, din două mici pasaje, unul pe scară, iar celălalt ducând la cabina căpitanului şi motoristului şi, în continuare, în sala maşinilor.

În spatele biroului se afla o bucătărie spaţioasă, de trei metri şi jumătate lungime, unde erau instalate frigiderele, maşinile de gătit, cambuza, masa de lucru şi de prânz a personalului de serviciu. În dulapurile de sub masa de lucru, de-a lungul peretelui, ca şi în cele atârnate pe perete, era ţinută vesela necesară bucătăriei, în cea mai mare parte din oţel inoxidabil. Aici erau depozitate, totodată, şi alimentele în conserve. Frigiderul industrial, aşezat în bucătărie în timpul construcţiei vasului, avea în partea inferioară loc pentru legume şi verdeţuri, iar în partea superioară două compartimente-congelatoare conservau carnea şi peştii. Cele două maşini de gătit aveau câte patru ochiuri fiecare, dintre care câteva erau electrice, iar celelalte funcţionau cu gaz, oferind bucătarului multe posibilităţi pentru pregătirea alimentelor la plită, la foc şi la cele două cuptoare. Buteliile de gaz nu erau însă în bucătărie, ci deasupra, în coşul decorativ, coborând printr-o ţeavă de aramă până la maşinile de gătit, înzestrate cu robinete automate, adică deschise atâta timp cât funcţiona flacăra şi închizându-se automat la dispariţia ei. Era o măsură de siguranţă indispensabilă, aplicată astăzi aproape la toate bucătăriile moderne cu gaz, bazate pe un bulb încălzit, care, sub presiunea unui lichid, ţine deschis robinetul. La răcire, lichidul îşi reduce volumul.

Dar să revin acum la noaptea fatidică a naufragiului. După ce toată lumea s-a retras în cabine, armatorul-comandant a mai zăbovit puţin după miezul nopţii citind, cu mare interes, o carte asupra originii Universului, a marelui om de ştiinţă, dar şi bun povestitor, Gamov, care, împreună cu clericul Le Maître, a emis teoria găurilor negre şi a Big Bang-ului, mai târziu acceptată de toţi astronomii. Mă distra teoria numerelor, expusă la început, în care se dădea ca exemplu un conte ungur. Întrebat care este

numărul cel mai mare pe care-l poate exprima, contele s-a oprit la numărul trei, motivând că după această cifră restul este... mult.

Mă retrăsesem în cabina din dreapta ca să n-o deranjez pe Teresa cu lumina, iar baba-oaspete, care se ţinea bine, ţanţoşă şi înaltă, cu un păr blond – greu de definit dacă era natural sau vopsit –, s-a retras, la rândul ei, în cabina de onoare de la prora, cu pat dublu, deşi era singură şi trecuse binişor de cele 70 de primăveri care, pentru ea, întârziau să devină toamne şi ierni inexorabile. Spre a dormi liniştită, deşi nimeni nu o supraexcitase, decât fantezia ei, a luat, ca şi în alte seri, pilula de rigoare – nu anticoncepţională –, anume aceea care linişteşte şi adoarme pe cei care suferă de mare. Ea nu suferea de nimic, dar cu extremă prudenţă lua acest produs, despre care am mai vorbit, cunoscut în lume sub numele de Dramamină, iar în Italia sub cel de Xamamină. Probabil că lua şi acasă pilulele, în acelaşi scop de liniştire a sufletului său zbuciumat de la natură şi pentru uitarea păcatelor, între care şi acela mititel de a-şi fi asasinat bărbatul, printr-o stratagemă ingenioasă, prin intermediul unor *killeri*, având ca alibi prezenţa sa, dis-de-dimineaţă, cu maşina (declarată avariată), în faţa unui comisariat de poliţie. Mă refer la editorul, bine cunoscut în Franţa, Noël, al cărui ultim Crăciun a fost suspendat de drăgălaşa sa soţie, care, mai târziu, s-a împrietenit cu Paul Valéry şi a fost botezată – avea nevoie să fie – cu frumosul nume de Jeanne Voilier, nume masculin, similar cu cel al lui Georges Sand, cu care, în oarecare măsură, se putea asemui.

La 0.30 noaptea, am terminat lectura şi am aţipit cam vreun sfert de oră, în pijamaua peste care pusesem, circulând pe vas, o jachetă maro, uşoară, de in şi un pantalon corespunzător, cu care am apărut apoi în timpul naufragiului şi la sosirea în Marsilia. Se poate adormi într-un ritm de vibraţii, care, dacă e menţinut, nu se mai simte. Dar te trezeşti de îndată ce vibraţiile se reduc sau se opresc, cum s-a întâmplat cu mine când căpitanul a oprit un motor, fiindcă pierduse ulei dintr-un tub care ducea la manometrul

de presiune, iar acesta, căzând pe tuburile de eşapament înfierbântate, putea provoca un incendiu. Un astfel de accident s-a petrecut şi pe *Drago dei Mari*, pe când traversam, în timpul zilei, canalul dintre Mallorca şi Ibiza, lung de şaptezeci de mile nautice, accident în urma căruia a luat foc peretele de lemn, căptuşit cu carton gros, izolant, al sălii maşinilor, ce dădea spre baia armatorului. Prezenţa de spirit şi curajul lui Francesco Secchi au dus la localizarea acestui început de incendiu, în condiţii de căldură foarte ridicată, şi la stingerea lui cu stingătorul manual de la bord, după ce toate capacele din podeaua timoneriei fuseseră deschise...

Am sărit ca ars din patul de sus al cabinei şi m-am îndreptat spre sala maşinilor, unde erau adunaţi cei doi marinari, maşinistul şi căpitanul, care abandonase timona şi – ceea ce era şi mai rău – stinsese şi al doilea motor, lăsând astfel barca în voia valurilor care, în astfel de cazuri, ajung întotdeauna lateral şi tind să răstoarne vasul. Dacă ar fi rămas un motor în funcţiune, timonierul ar fi putut să menţină prora în faţa undelor şi să asigure, în felul acesta, echilibrul vasului, chiar şi fără stabilizatoare; astfel, situaţia ar fi fost menţinută sub control, iar iniţiativele luate ar fi avut o succesiune firească şi calmă. Odată motoarele oprite, barca a rămas în voia sorţii, pradă mării furioase, căci forţa 4 produce unde de doi metri, transformând într-un infern viaţa navigatorilor, datorită mişcărilor necontrolate, de deplasare a mobilierului din salon (masă, scaune, fotolii), într-o parte şi-n alta, ce pot împiedica accesul la podeaua salonului, pe unde fuseseră coborâte şi montate motoarele.

Ce s-a întâmplat în acele momente?

Au explodat bateriile de 24 de volţi, fiecare motor dispunând de un grup electrogen, care servea la punerea sa în mişcare. Prin explozia bateriilor, tot vitriolul, tot acidul sulfuric pe care-l conţineau, a fost pulverizat şi a format un nor otrăvitor în sala maşinilor, care împiedica respiraţia şi aprindea plămânii, vitriolul fiind extrem de coroziv. Sub podeaua scării de coborâre în sala

maşinilor, fusese recent instalat un aparat de măsurare a vitezei, iar cei doi poli, pozitiv şi negativ, de alimentare a acestuia erau destul de apropiaţi, astfel încât nu este exclus ca, la supratensiune, să se fi produs un arc voltaic şi să fi început şi acolo – sau de acolo – un mic incendiu, ce se putea propaga cu uşurinţă, deoarece ambarcaţia era construită din lemn de mahon, de tec şi de gorun. Aceasta a fost şi a rămas o simplă supoziţie. În acel moment, problema urgentă era stingerea focului din sala maşinilor şi, pentru aceasta, cei doi marinari, Pepe Blanco şi Vicente Porta stăteau în uşa sălii, pe ultima treaptă a scării de acces, de unde încercau să înăbuşe focul cu stingătoarele cu dioxid de carbon, dar nu puteau intra – le comandasem să nu intre în atmosfera de vitriol –, aşa că n-au obţinut nici un rezultat. Pompa de apă era în sala maşinilor. Cei doi erau în pericol să-şi ardă plămânii, dacă ar fi rămas mai mult timp acolo. Toate pompele de apă erau în sala maşinilor şi, ca atare, nu se putea ajunge la ele. De altfel, nici nu puteau fi puse în funcţiune, fiindcă erau mişcate de motoare alimentate cu 24 de volţi, care nu mai existau din momentul în care fuseseră distruse bateriile. Exista o pompă de rezervă, submersibilă, alimentată la 110 volţi, dar nu era la îndemână, ci în cambuză şi, în orice caz, nu avea mare capacitate, nici presiune, fiind menită să evacueze apa din santină. Din păcate, nu dispuneam de o pompă cu motor, exterioară şi independentă.

Sistemul automat împotriva incendiilor, care existase în sala maşinilor, în barca originală, fusese demontat în timpul reconstrucţiei şi, la sfatul rău al mecanicului Francesco Secchi, nu mai fusese montat unul nou, socotindu-se că numeroasele stingătoare erau suficiente.

În felul acesta, asistam neputincioşi la extinderea focului, în sala maşinilor, care nu s-a eliberat de norul de vitriol nici când am deschis uşa-acoperiş care dădea în salon, întrucât mişcările bărcii, prin undele laterale, transformaseră tot salonul într-un infern, masa, scaunele, fotoliile şi toate celelalte piese de mobilier fiind aruncate ca nişte jucării, într-o parte şi-n alta, împiedicând accesul în salon.

În acele momente de disperare, după un examen rapid a posibilităţilor de salvare a bărcii şi a noastră, am luat comanda şi am dat dispoziţii ca să fie puse la apă cele două *Zodiacuri* de cauciuc, imposibil de scufundat, cu motoarele dispuse în afară.

Teresa, cu simţul şi experienţa marinărească dobândite, s-a trezit şi, dându-şi seama că nu era ceva în regulă, a venit pe punte. Am trimis-o s-o trezească pe madame Voilier şi s-o aducă afară, căci cu pilulele împotriva răului de mare pe care le luase, dormea liniştită, fără să realizeze pericolul în care ne aflam. După ce a lăsat-o la pupa, într-un fotoliu de nuiele, Teresa a revenit lângă mine şi împreună am preluat *Zodiacul* cel mic şi l-am legat de un pilon de la pupa, pentru a debarca ea, cu franţuzoaica şi cu mine, deoarece în *Zodiacul* cel mare coborâseră deja căpitanul cu maşinistul, marinarul Vicente şi valetul Fidel. Avuseseră grijă să ia cu ei cutiile cu rachete de semnalizare şi nişte sticle cu apă, foarte necesare câtă vreme ne-am fi aflat în voia valurilor. La ceasul grelelor încercări, sticlele de apă s-au dovedit a fi sticle de şampanie. Culmea ironiei, ca apa, indispensabilă pentru a supravieţui, să fie înlocuită cu şampanie.

Dotasem iahtul cu o barcă mare de salvare, pentru zece persoane, înzestrată cu cele necesare, care, aruncată în apă, se desfăcea şi se umfla automat. Cântărea o sută cincizeci de kilograme. A fost pusă deasupra timoneriei, fără a se ţine seama că o astfel de greutate influenţa stabilitatea ambarcaţiei. De aceea, fiind socotită un accesoriu care nu avea să fie folosit niciodată, am decis s-o ţinem la prora, pe punte. A venit însă momentul în care s-a văzut cât de utilă putea să fie. Din păcate, putea să fie trecută doar anevoie peste bordul de optzeci de centimetri înălţime. Cei rămaşi pe iaht erau comandantul şi marinarul Pepe. Acesta din urmă, deşi robust şi tare, nu putea să ridice, împreună

cu mine, o astfel de greutate. În timpul încercărilor noastre, ultimul membru al echipajului, de care nimeni nu s-a preocupat, şi anume musul Sebastian, cu o statură atletică şi singurul înzestrat cu simţul prevederii (îşi încinsese centura de salvare), s-a prezentat în faţa noastră, la prora. În trei, oameni puternici cu toţii, am reuşit să urnim greutatea salvatoare şi s-o aruncăm în apă, unde, automat, a devenit o ambarcaţie de salvare, cu o bază pneumatică de formă circulară, cu un diametru bun, deasupra căreia s-au umflat şi patru susţinătoare pneumatice ale unui coviltir dotat cu două uşi care se puteau închide cu un şiret, întocmai ca încălţămintea înaltă de altădată. Forma pe care a luat-o s-ar putea asemui cu un iglu lapon, din zăpadă şi aşa i-a rămas numele, când am vorbit, ulterior, despre naufragiu. Am legat-o cu parâma sa de un alt pilon, de la prora, socotind să ne transferăm din *Zodiacuri* în el. Nu a fost posibil, căci căpitanul din *Zodiacul* cel mare, care aştepta la prora, striga să abandonăm iahtul, fiindcă rezervorul de motorină era pe cale de a exploda (rea informare, deoarece motorina nu explodează decât în motoare, spre deosebire de benzină şi de gazele lichide). La acest avertisment se adăuga chemarea Teresei, care îşi pierduse răbdarea:

– *Costantino, Costantino, vieni subito!*, adică „Constantine, Constantine, vino imediat!“

Ea reuşise s-o coboare în *Zodiacul* cel mic pe doamna Voilier, pe jumătate adormită, înaltă şi grea, fără a-mi putea explica cum de fusese în stare să facă acest efort. Era şi Josefina în *Zodiac* şi amândouă s-au dovedit a fi buni marinari, efectuând această îmbarcare de urgenţă.

Musul Sebastian s-a aruncat cu vesta de salvare în mare şi a înotat până la *Zodiac*. Problema cea mai mare o reprezenta marinarul cu o vechime de peste douăzeci de ani pe mare, Pepe Blanco, care nu ştia să înoate, fapt inexplicabil, deşi există multe cazuri de acest fel printre marinari. Instinctiv, el a luat un parabord de plastic în braţe şi s-a aruncat în mare, de unde a fost pescuit de *Zodiacul* căpitanului, care s-a apropiat de el, ridicându-l din apă.

Rămăsesem singur la bord şi mă gândeam că, dacă ne salvam şi ajungeam la un ţărm apropiat, lăsându-ne atraşi de luminile înşelătoare pe care le vedeam, ar fi trebuit să avem cu noi bani, pe care-i ţineam într-un dulap, în apartamentul matrimonial de la pupa, închis cu o cheie păstrată în pantalonii de gală marinăreşti, aflaţi, la rândul lor, în alt dulap, în camera mare de dormit, la care se ajungea printr-o altă cabină-garderobă ce putea găzdui, la nevoie, un membru al familiei armatorului. Aceasta însemna să trec prin două uşi care ar fi putut să se blocheze din cauza mişcării iahtului, astfel încât aş fi rămas captiv în apartamentul armatorial, împresurat de flăcări, cu neşansa de a mă scufunda împreună cu iahtul, aşa cum păţiseră unii comandanţi, dotaţi cu spirit de sacrificiu, care-şi confundaseră existenţa cu viaţa navei, pe care petrecuseră ani întregi. Obiectele de preţ, ce valorau în jur de 10-15 milioane de lire (astăzi echivalente, poate, cu 30 sau 50 de mii de dolari), erau importante, dar viaţa mea, pentru mine şi pentru alţii, avea o valoare infinit mai mare şi, ca atare, am luat hotărârea logică de a renunţa la ele. Servieta cu documente, destul de încărcată, pe care o ţineam în mână, am abandonat-o, luând cu mine doar paşaportul italian, eliberat de Ministerul de Externe, pe care l-am pus în buzunarul jachetei trase, împreună cu pantalonii, peste pijama. Astfel, bine uşurat, am dat ascultare Teresei, care mă chema mereu şi, odată ajuns la pupa, am încercat să cobor în *Zodiacul* cel mic, ţinându-mă de pilon şi cu piciorul sprijinit de hubloul cabinei noastre, dar n-am reuşit, din cauza ruliului excesiv al iahtului. După trei încercări fără rezultat, abia a patra oară am reuşit să pun piciorul pe *Zodiac*. Ne-am îndepărtat de iahtul de care eram mândri şi pe care-l construisem cu atâta pasiune, şi ne-am apropiat de *Zodiacul* mare al căpitanului. Am legat cele două *Zodiacuri* devenite bărcile noastre de salvare, de care depindea acum viaţa noastră, a tuturor. Balansaţi de valurile

mării crescute între timp, aşteptam să ne croim o soartă, să ieşim din acest impas şi eram trişti şi speriaţi cu toţii, neştiind ce se va întâmpla şi dacă ne vom putea salva. Eu şi Teresa nu ne-am pierdut cumpătul. Ea avea mare încredere în mine şi în steaua mea... Ca atare, era sigură că vom depăşi momentul periculos şi vom ajunge la ţărm.

Conversaţia cu căpitanul care, desigur, avea experienţă marinărească mai multă decât mine n-a avut alt rezultat decât insistenţa lui de a ne îndepărta de iahtul în flăcări, care, din punctul lui de vedere, urma să explodeze de la o clipă la alta. Vântul care sufla în acel moment dinspre mare spre coastă – cel puţin aşa credeam noi – ne-a împins, îndepărtându-ne mai bine de un kilometru, dacă nu mai mult, de epava care se mistuia. Au fost momente spectaculoase, greu de întâlnit, în care am putut admira sublimul, întocmai aşa cum îl definea Kant, drept contemplarea splendorii supreme în pericol. Noi ne găseam exact în această situaţie atunci când, pe ape, se desfăşura un foc din ce în ce mai puternic, cu flăcări de culori diferite, în funcţie de materialul care ardea. Buteliile de gaz lichefiat de petrol erau ţinute, pentru motive de siguranţă, în spatele timoneriei înalte. Atunci când focul le-a încălzit peste măsură, gâtul lor s-a lărgit, iar gazele aprinse le-au transformat în rachete care, la o înălţime de trei sute de metri, au explodat în aer, ca şi bomba atomică franceză, pe insula Bikini. Cum se poate imagina un spectacol de felul acesta, provocat în mod artificial, şi cum poate fi definită această desfăşurare a forţelor naturii şi a flăcărilor, pe care numai *Infernul* lui Dante a putut, probabil, să o conceapă?

Asistam la acest spectacol imens, la o sută treizeci şi cinci de kilometri la sud de Marsilia, cu două mii de metri de apă sub noi, în plin centru al golfului Lion, în puterea nopţii, pe la ora două, căci incendiul începuse cam cu o oră înainte şi a continuat, apoi, până pe la ora patru, flăcările reducându-se din ce în ce mai mult, pe măsură ce corpul navei se afunda până aproape de nivelul de

flotare. Privind acest spectacol cu un ochi admirativ şi cu celălalt lăcrimând pentru pierderea vasului (socotit de specialişti drept o bijuterie a Mediteranei), ne-am gândit la posibilităţile noastre de salvare şi am început să întrevedem trei alternative: aceea ca vântul să ne împingă spre ţărm, cu speranţa ca acesta să fie o plajă cu nisip, pe care puteam debarca uşor, căci, dacă ar fi fost stâncoasă coasta, valurile ne-ar fi izbit de stânci şi moartea ne-ar fi fost asigurată, această ipoteză putându-se concretiza fie pe coasta spaniolă, fie pe cea franceză, sau, dacă vântul îşi schimba direcţia (cum s-a întâmplat apoi), ne-ar fi putut împinge spre coasta Corsicii, după câteva zile sau spre cea a Africii, în Tunisia sau Algeria, unde puteam ajunge după două săptămâni, dar morţi de inaniţie. O altă alternativă ar fi fost să ne îndreptăm spre coastă cu un *Zodiac,* utilizând motorul timp de câteva ore, în funcţie de benzina de care dispuneam şi, în caz că ne-am fi îndepărtat de coastă, să înaintăm, cu vâslele mânuite de căpitan şi unul sau doi marinari, pentru a cere ajutor şi a fi recuperaţi de către şalupele de salvare. A treia alternativă era să fim văzuţi de unele nave în trecere (transatlantice sau vase pescăreşti, deşi acestea nu se îndepărtează aşa de mult de ţărm) şi să fim luaţi la bord, cu toate că eram cam mulţi, şi anume unsprezece persoane, în total. Lansarea acestui S.O.S. – Salvaţi Sufletele Noastre! – presupunea însă funcţionarea celor trei sisteme de avertizare a semnalelor radio, alimentate de baterii speciale, de 12 şi 24 de volţi. Acestea erau ţinute tot în sala maşinilor, acum încărcată de vaporii acidului sulfuric. Ar fi trebuit să le ţinem în altă parte, împreună cu un grup electrogen separat, folosit în acelaşi scop şi diferit de grupul Onan, de şase kilowaţi, utilizat pentru serviciile de la bord. În graba şi în tensiunea debarcării n-am avut timp să transmitem nici semnale automate de la bord, nici semnale de pe aparatele flotante, care funcţionează în apă, emiţând S.O.S.-uri ce pot fi reperate de aparatele de ascultare de pe coastă, frecvenţa internaţională de salvare fiind AM 2183.

Norocul nostru a fost altul...

În primul rând, cele unsprezece persoane, pe două *Zodiacuri,* erau prea numeroase, iar valurile care ne clătinau şi ţineau să intre, din când în când, în bărcile noastre, făceau ca siguranţa noastră să fie relativă. O dată cu înaintarea nopţii, deşi eram în luna iunie, atmosfera se răcea tot mai mult şi îmbrăcămintea noastră era insuficientă pentru a ne proteja de frig şi de alte intemperii. Aşteptam ziua – şi cu ea soarele – spre a ne încălzi, în schimb, cerul s-a înnorat şi a început să plouă mărunt. Stând şi privind iahtul *Banat* cum arde şi cum ne îndepărtam de el, am văzut, la un moment dat, un punct negru, care se detaşa încet-încet de corpul navei. I-am atras atenţia căpitanului, spunându-i să privească cu atenţie detaşarea acestui punct. Dar nimeni din echipaj nu a crezut ce vedea privind această vedenie. Atunci i-am indicat Teresei direcţia în care se deplasa punctul negru şi ea mi-a confirmat ceea ce vedeam. De îndată, gândul pe care şi ea l-a împărtăşit a fost că era vorba de barca de salvare din cauciuc, care, în urma arderii frânghiei ce o ţinea legată de pilonul de la prora, se detaşase de epava *Banatului,* scăpând în felul acesta de incendiu. Minunea cea mare care s-a realizat a fost însă că, împinsă de vânt, barca s-a îndreptat spre noi, iar acum apărea tot mai clar vederii noastre, până când a ajuns la zece metri de *Zodiacuri,* spre satisfacţia şi bucuria tuturor. I-am cerut maşinistului Feliu să sară în apă, spre a apuca barca în mişcare, căci el era cel mai pregătit şi se simţea cu musca pe căciulă, deoarece, la aprinderea focului în sala maşinilor, el nu era la datorie la faţa locului, ci comod la pupa, fumând ţigări şi contemplând marea. Ajuns la „iglu“, a tras de el şi l-a îndreptat, iar acesta a luat forma unui con. Vântul l-a apropiat. Am prins parâma care rămăsese nearsă şi am început transbordarea de pe *Zodiacuri,* instalându-i pe franţuzoaică, pe Teresa, pe camerista Josefina şi pe bucătar, în spaţioasa ambarcaţie. A mai fost adus în „iglu“ şi musul. În felul acesta, *Zodiacurile* s-au uşurat şi femeile se simţeau mai protejate.

Echipajul, cu cele cinci persoane, s-a instalat în *Zodiacul* mare, de care era legat *Zodiacul* cel mic şi o saltea de salvare, numită în spaniolă *balsa salvavida.*

Intrările în „iglu“ au rămas deschise şi vântul mişca cele două perdele de prelată, lăsând aerul să treacă dintr-o parte în alta, ceea ce nu era plăcut, întrucât eram cu toţii uzi până la piele şi înfriguraţi. În graba mare, Teresa avusese simţul prevederii şi se gândise să se acopere cu ceva, aşa încât, ieşind din cabină, apucase cu o mână capa neagră de *breitschwanz* şi o jachetă de vizon, împreună cu două mari prosoape mari de baie. A avut grijă ca din *Zodiacul* mic să le transfere în „iglu“, oferindu-i franţuzoaicei jacheta, în loc s-o folosească ea, după cum a renunţat chiar şi la capa de *breitschwanz.* De mare folos au fost prosoapele, cu care, ea şi cu mine, am început să scoatem apa pe care vântul ne-o sufla şi-n obraz şi care umpluse fundul „igluului“, astfel încât rămăsesem toţi cu fundul la înmuiat, ca rufele pentru spălare.

Când „igluul“ era aruncat în apă, în centrul său se aprindea automat o lumină, alimentată de o baterie specială, uscată, pe care apa mării o făcea să funcţioneze. Puteam astfel să ne vedem, să ne privim feţele întristate de soarta haină ce ne fusese rezervată, egală pentru toţi, cu aceleaşi şanse de salvare sau de pieire. Mi-am dat seama, în acest fel, că în faţa unei intrări atârna, în afară, un sac ermetic închis, cu o greutate între 30 şi 50 de kilograme, ce trebuia pus înăuntru, spre a beneficia de articolele de prim ajutor pe care le conţinea. Am făcut un efort extraordinar, de unul singur şi, cu ultimele forţe de care dispuneam, am reuşit să trag peste bord, în interior, sacul încărcat. Am început imediat să închei intrarea cu cele două şireturi, pentru a împiedica vântul şi stropii valurilor marine să mai pătrundă înăuntru. În partea opusă, rămasă deschisă, cu draperia rulată în partea superioară, pe unde intra aerul necesar pentru cele şase persoane, puteam comunica cu ehipajul din *Zodiac* şi, împreună cu Teresa, ca niciodată, am debordat tot pe aici, din pricina răului de mare care ne-a

venit. Cea care se simţea mai bine, era doamna Voilier, care, datorită pilulelor luate seara contra răului de mare, stătea liniştită, deşi era îngândurată şi preocupată. Camerista Josefina a avut o criză de isterie, cu ţipete, până când a intrat brusc într-o stare de somnolenţă, în timp ce bucătarul a căzut într-un somn adânc, cu sforăituri, pentru a nu ne lipsi de muzică în acele tragice împrejurări.

În aşteptarea dimineţii, mă gândeam ce hotărâri ar fi putut fi luate, când am observat, pe la trei dimineaţa, un avion care zbura deasupra noastră, comunicând anumite mesaje prin volutele sale. N-am înţeles decât că ne-a văzut, a remarcat poziţia noastră, dându-ne astfel o speranţă pentru salvarea sufletelor noastre. Într-adevăr, avionul franţuzesc care supraveghea coastele în ziua de duminică, 7 iulie 1969, a relevat, de la înălţime, foc în mare şi s-a apropiat de noi, care ne aflam la o distanţă de 54 de mile nautice de golful Las Rosas, după o navigaţie precisă ca un ceas, de patru ore şi jumătate, la viteza de 12 noduri, pe linia golfului Rosas – Cap Benat, la circa 135 de kilometri de Marsilia. Relevându-ne poziţia, avioneta a transmis un mesaj centrului de ascultare de la Radio Grasse, de lângă Marsilia, care a pus în alertă navele din zonă şi s-a declanşat astfel căutarea şi recuperarea naufragiaţilor, văzuţi de la înălţime joasă şi aproape identificaţi.

În aşteptarea unui deznodământ norocos, am deschis sacul care conţinea medicamente, apă, galete, un cuţit şi undiţe pentru a putea pescui, în caz că sejurul pe mare dura mai mult timp, folosind apoi peştii, nu atât pentru carnea lor, de consumat crudă, ci, după spusele pescarilor, pentru a-i stoarce şi a obţine stropi de lichid-apă dulce, nu sărată ca apa mării, care devine dăunătoare dacă este băută în cantitate mare. Apa dulce este mai necesară ca orice, organismul putând să reziste multe zile la foame, dar la sete prea puţin.

Între orele patru şi şase dimineaţa, ne prinsese frigul şi tremuram, iar soarele întârzia să apară, după ploaia din cursul nopţii.

Lumina care ne-a dat speranţe provenea de la o distanţă nu prea mare, de la un sat, după cum ne închipuiam noi şi ne arăta deci apropierea de ţărm şi posibilitatea de a ajunge la el. În realitate, era vorba de luminile primului transatlantic, *Cabo San Roque,* cum am aflat ulterior, ce se îndrepta, cu o mie de turişti la bord, spre Marea Neagră, dar care s-a oprit un moment în preajma noastră şi a relicvei care mai ardea. Cum nu ne-a găsit, cu radarul, în jurul epavei în flăcări şi cum noi nu dădeam nici un semn, *Cabo San Roque* a repus motoarele în mişcare şi a pornit spre destinaţia sa, Marea Neagră.

Pentru noi, satul luminat dispărea şi eram din nou dezorientaţi. Unde ne aflam oare?

După această primă cercetare, s-a apropiat de epavă transatlanticul italian *Anna Costa,* de la Genova, care, în ruta lui săptămânală între Genova şi Palma de Mallorca, a reperat *Banatul* şi s-a plasat în amonte faţă de vânt şi de acesta, în loc să ne caute în aval, căci vântul ne împinsese mai departe, în acea direcţie. Marele comandant a rămas însă în apropiere de nava sa şi a dat ordin să fie fotografiată în continuare, până în ultimul moment, când apa, depăşind linia de flotaţie, a umplut barca şi a stins focul, iar deasupra apei n-a mai rămas decât o dâră de fum. Astfel, relicva inundată s-a scufundat lent, ducându-se la două mii de metri adâncime, poate în poziţie orizontală, fără a se răsturna, după cum indica linia de fum ce o lăsase pe apă, pe întreaga sa lungime de 36 de metri. Acest lucru s-ar putea şti cu precizie doar dacă într-o bună zi, peste decenii sau secole, un batiscaf precum cel al lui Picard sau al comandantului Jacques Cousteau, va cerceta fundul mării, desigur, în parte înnămolit, deoarece fluviul Ron descarcă multe materiale în delta sa, dar care nu ajung decât în cantitate redusă la acea distanţă de o sută treizeci şi cinci de kilometri de la ţărm. Vasul *Anna Costa* ne-a oferit dacă nu salvarea, atunci câteva fotografii unice, în aceste împrejurări, bucuros să poată face acest serviciu unui pasager ca

mine, care, în anul 1950, fusese pe acest transatlantic în croazieră, între Genova, insula Elba şi Napoli, în compania armatorului Angelo Costa. Acesta preţuia mult compania directorului meu comercial, Silvio Amoroso, care fusese multă vreme preşedintele Confindustriei, maxima organizaţie economică a Italiei şi organizase, în anul 1952, primul congres asupra Europei Unite, la care am participat cu succes.

Către orele şase dimineaţa, când mijea de ziuă, într-o lumină nedefinită, pe care francezii o numesc *ni loup, ni chien,* înainte de destrămarea întunericului, am socotit că sosise momentul să lansăm câteva rachete. După vreo şase încercări, fără nici un efect, ultima noastră şansă a rămas agăţată de o rachetă mai mare, dotată cu paraşută. Am citit bine instrucţiunile în limbile germană şi engleză, după ce am trecut, un moment, din „iglu“ în *Zodiacul* echipajului şi i-am dat apoi toate explicaţiile necesare marinarului isteţ, curajos şi simpatic, Vicente Porta, din Ibiza. Privindu-ne în ochi, cu încredere şi speranţă, i-am spus în spaniolă: *Tire!* Trage! Racheta s-a ridicat la peste o sută cincizeci de metri şi imediat s-a deschis o mică paraşută, ce răspândea o lumină roşie, în lenta sa coborâre. Norocul nostru cel mare a fost că ofiţerul de serviciu, secundul comandantului, de pe transatlanticul *Avvenir,* a văzut la timp semnalul nostru luminos, în timp ce încerca să ne localizeze la suprafaţa apei, în avalul *Banatului,* dar nu ne putea repera din cauza valurilor mari de peste doi metri, care ascundeau *Zodiacurile* şi *balsa salvavida,* de culoare gri, culoarea mării, când, în realitate, ar fi trebuit să fie galbenă, roşie sau albă, pentru a fi mai lesne de reperat. A dat de îndată ordin ca nava să se îndrepte spre noi, apropiindu-se până la o distanţă de 70-100 de metri şi, totodată, a pregătit două scări de frânghie solide, cu trepte de lemn, pentru a le coborî în apă, la momentul oportun. Oamenii echipajului meu stăteau ca mormolocii, fără să se mişte, bucurându-se de terminarea calvarului. A trebuit să le ordon:

– Puneţi motorul în funcţiune, să ne apropiem de nava salvatoare!

Ceea ce s-a şi întâmplat, iar când am ajuns, ne-am agăţat de parâmele lăsate pentru abordare şi am început urcuşul. Toţi şi-au regăsit pe deplin forţele, inclusiv bătrânica noastră franţuzoaică, cu cei peste 70 de ani ai săi, care a urcat cu curaj scara de frânghie, la peste doisprezece metri înălţime, cât era bordul transatlanticului. Întâmplător, printr-o curioasă coincidenţă, acasă, în vilă, aveam tablouri cu o serie de nave din trecut, printre care era şi una denumită *Avvenire,* pe care o păstram cu gelozie. Un nume mai potrivit nu putea să aibă barca noastră salvatoare, căci nouă ne surâdea, înainte, numai viitorul: *avvenire...*

Nu ştiu de ce comandantul transatlanticului n-a ridicat pe punte şi ambarcaţiile de salvare, limitându-se să preia numai cele două motoare exterioare, pe care am fost fericit să le las cadou comisarului de bord.

Mi-a părut rău după ambarcaţiile pierdute pe mare, care ar fi putut induce în eroare, dacă ar fi fost găsite de nave comerciale sau de bărci pescăreşti. N-ar fi fost exclus ca bărcile noastre să fi ajuns în Sardinia sau în Tunisia, împinse de vântul care şi-a schimbat direcţia dinspre nord, spre sud şi est.

La bordul lui *Avvenire* am fost luaţi în primire de comisarul de bord, care ne-a oferit de îndată ceaiuri calde şi pâine şi ne-a repartizat cabinele, unde am făcut duş înainte de plecare. Hainele noastre ude şi murdare au fost spălate de cameriste, uscate şi călcate, astfel încât le-am putut îmbrăca la sosirea noastră la Marsilia, către orele 11. Am cerut să vorbesc cu comandantul căruia îi datoram viaţa şi l-am întrebat ce obligaţii aveam, în astfel de împrejurări. El mi-a răspuns, cu multă demnitate:

– Nu ne datoraţi nimic. Salvarea dumneavoastră a fost o datorie a noastră, a oamenilor mării. Aceasta este legea supremă a navigatorilor.

A continuat apoi:

– Ce-am făcut noi pentru dumneavoastră, aţi fi făcut şi dumneavoastră pentru noi, dacă ne-am fi găsit într-o asemenea situaţie.

Am rămas impresionat şi i-am mulţumit, cu multă căldură şi recunoştinţă, apreciind simţul datoriei pe care-l pusese în relief în această scurtă conversaţie. I-am cerut apoi îngăduinţa de a telefona la Milano, pe care mi-a acordat-o imediat. Am telefonat la ButanGas şi am vorbit cu „comisarul“ meu „de bord“:

– Davanzo, *Banatul* nu mai există, a ars şi s-a scufundat. Noi toţi ne-am salvat şi ne îndreptăm cu nava salvatoare spre Marsilia.

Davanzo a rămas înlemnit şi n-a mai putut articula alte cuvinte decât:

– Cum? *Banatul* nu mai există? Dumnezeu fie binecuvântat că v-aţi salvat, spre binele nostru, al tuturora... Personalul societăţii citise în ziare că, în acea noapte, se scufundaseră optsprezece ambarcaţii de divertisment şi bărci pescăreşti, mai ales în faimosul şi periculosul golf al Biscayei. Multe dispăruseră şi în Mediterana. Neştiind unde ne aflam, era firesc ca oamenii să fie îngrijoraţi, îndeosebi cei din conducere.

– Te rog să dispui ca guvernanta noastră, Ines, să prepare o valiză pentru doamna Teresa şi alta pentru mine, cu hainele necesare, să iei cinci milioane de lire şi să vii cu primul tren la Marsilia, la un hotel pe care încă nu-l pot preciza.

La intrarea în port, au fost debarcaţi toţi pasagerii, dar grupul meu a fost lăsat să aştepte, pentru identificarea membrilor săi de către organele de poliţie. Dintre toţi, eu eram singurul cu paşaport în buzunar şi am confirmat apoi identitatea celorlalţi. Un reprezentant al societăţii căreia îi aparţinea nava *Avvenire* s-a urcat pe vas şi, împreună cu comisarul de bord, mi-a încredinţat un plic cu o sută de mii de franci vechi, informându-ne că pe chei ne aşteptau trei taxiuri. Am fost duşi la hotel, unde au venit mai mulţi jurnalişti, ne-au fotografiat şi au publicat apoi un reportaj despre peripeţiile noastre, în care am ţinut mult să subliniez meritele aviatorului care ne reperase, al oamenilor navei care ne salvase şi modalitatea seniorială în care am fost aşteptaţi şi cazaţi pe pământul ospitalier al Franţei, devenind, din naufragiaţi fără nume, cetăţeni europeni, reîntorşi în sânul societăţii. Nu numai ziarele locale, ci şi diverse ziare din toată Europa au publicat informaţii şi articole despre tragediile marine din acea noapte de 6 spre 7 iulie 1969 şi despre soarta norocoasă a navigatorilor de pe *Banat*, aflaţi în apele franceze ale Mediteranei, care se îndreptau spre Cap Benat.

Am putut să dispunem de haine, o dată cu sosirea lui Davanzo, iar marinarilor le-am dat bani să-şi cumpere veşmintele necesare, spre a se putea întoarce în Spania. Doamna Jeanne Voilier a telefonat prietenului ei, care a plecat puşcă de la Paris şi a sosit la Marsilia cu o valiză, în care doamnei i s-au adus şi toalete pentru a participa la o nuntă, la Cannes, de la care nu voia să lipsească. Era însă în jenă financiară, pe care o mărturisise încă de la Palma, deşi avea în vânzare un *hôtel particulier*, adică o casă-vilă cu mai multe apartamente, pentru care însă nu găsise cumpărător. Mi-a cerut un împrumut de cinci milioane de lire şi, ca atare, i-am pus imediat la dispoziţie 500 000, urmând ca Teresa să-i ducă restul sumei la Paris, peste o săptămână, ceea ce s-a şi întâmplat.

A doua zi m-am prezentat, împreună cu Davanzo, la Biroul Companiei de Navigaţie. Am restituit banii puşi la dispoziţie cu atâta galanterie, iar apoi m-am interesat ce îndatoriri aveam noi faţă de oaspeţii şi personalul de la bord. Mi s-a răspuns net că, dacă era vorba de bijuterii sau de alte obiecte de valoare, se răspundea numai pentru cele declarate şi depuse la comisarul de bord. M-am întors la hotel, unde întreaga zi am discutat cu diverse persoane, din dorinţa de a pricepe cum şi de ce se declanşase acest incendiu, care ne făcuse să pierdem iahtul *Banat*, a cărui valoare depăşea cu mult milionul de dolari, dar a cărui asigurare rămânea cea iniţială, de 150 000 000 de lire, echivalente, pe atunci, cu 250 000 de dolari.

Am făcut planurile despărţirii noastre: Teresa cu Davanzo plecau la Milano, doamna Voilier se îndrepta spre Cannes sau Paris, cu prietenul său, un profesor italian, iar eu împreună cu marinarii ne întorceam la Palma, spre a lua contact cu consulatul panamez, sub al cărui pavilion fusese înregistrată ambarcaţia, pe numele unei sucursale panameze a societăţii Dragofina. Actele respective fuseseră, toate, redactate de către consulul general al Republicii Panama, de la Palma, avocatul Sebastian Feliu, cu care mă împrietenisem.

Uitam să spun că doamna Voilier a vrut să ofere o masă tuturor, în semn de recunoştinţă pentru ieşirea cu bine din această mare încercare, la care ne supusese soarta comună. A ales un restaurant care i-a fost recomandat, spre a gusta specialitatea marsilieză de supă de peşte, asezonată cu un sos de usturoi bine prăjit, care lua culoarea ruginii. Momentul greu al degustării acestuia a fost depăşit cu bine şi cu toate comentariile respective, după care s-a trecut la o discretă veselie, facilitată de bunele vinuri franţuzeşti. Doamna Voilier şi-a exprimat recunoştinţa pentru că scăpase cu viaţă din această grea încercare – câte altele n-o mai fi avut în viaţă! – şi a spus în încheiere:

– Dar ceea ce m-a mişcat cel mai mult a fost căldura umană pe care mi-a arătat-o monsieur Drăgan, atunci când, în barca *salvavida* mi-a luat mâna, mi-a încălzit-o şi mi-a strâns-o, în semn de compasiune. Nu voi uita niciodată...

Ne-am despărţit cu toţii, iar eu, în bagajele mele noi, am luat cu mine – şi păstrez şi astăzi – pantofii vechi ai comisarului de bord, pe care acesta mi-i oferise când coborâsem de pe navă, ca să nu merg desculţ la hotel.

A doua zi, pentru ca Teresa să poată reintra în Italia, am mers la consulatul italian din Marsilia, unde am relatat tragedia întâmplării noastre pe mare. După ce m-a ascultat, consulul a eliberat de îndată un paşaport pe numele Teresei, cu care ea s-a putut reîntoarce la Milano, să se reculeagă după marile emoţii prin care

trecuserăm amândoi, cu riscul de a nu lăsa nici o urmă după noi, la o vârstă încă tânără, fapt care ne pusese pe gânduri, în timpul orelor de aşteptare petrecute în igluul maritim, fără a şti dacă aveam să scăpăm cu viaţă sau nu. Totuşi credinţa în steaua mea şi hotărârea fermă de a nu-mi termina în acest mod existenţa pe pământ, conştient fiind că voi avea încă multe de realizat, nu m-au părăsit niciodată. Acesta a fost un moment de cumpănă, care ne-a făcut să reflectăm profund asupra vieţii, a rosturilor noastre şi ale unei plecări, din păcate, certe, dar care speram să fie cât mai îndepărtată posibil. Din acel moment, am pus problema continuităţii noastre în cadrul speciei umane de etnie latină şi am luat iniţiative care să asigure dăinuirea imaginii noastre şi lăsarea unor urme îndărătul nostru.

Împreună cu întregul echipaj, am plecat cu avionul la Palma, unde am organizat o lungă întâlnire cu consulul panamez, Sebastian Feliu, pentru a stabili cauzele acestui naufragiu, care dusese la distrugerea ambarcaţiei înscrise în registrele maritime ale acestei republici, cu atât de numeroase nave, care circulau în întreaga lume. Printre acestea, flota cea mai mare o reprezentau navelerezervoare, transportatoare de petrol, ale marilor societăţi multinaţionale şi chiar ale grecilor, navigatori de milenii, care încercau să evite astfel taxele ce apasă asupra acestui sector, în care competiţia este întotdeauna foarte mare. Din acest motiv, guvernul grec a hotărât să scutească de taxe orice activitate marinărească, chiar dacă navele erau înscrise în registrele greceşti, sub pavilion naţional. Folosirea pavilionului panamez a fost extinsă şi la flotele de divertisment, care s-au amplificat în aşa măsură, încât până şi ambarcaţii mici, de numai cinci sau şapte metri, sunt înscrise sub pavilion panamez.

Cu consulul panamez, avocatul Feliu, care avea propriul său birou de avocatură, eram prieten de mai mulţi ani, şi anume din 1961, când începusem construcţia iahtului *Banat.* Ne frecventam reciproc casele, a lui fiind împodobită cu cincisprezece copii, mai

mult fete decât băieţi. Deşi bun catolic, Feliu îndrăgise ritul oriental şi finanţase construirea, într-o mică localitate de munte, denumită *Oriente,* a unei biserici şi a unei mănăstiri, de care se îngrijeau câţiva călugări tineri, pe care i-a uns părintele român, azi monsenior, Alexandru Mircea, mutat o vreme la episcopia din Palma. După o perioadă de probe, părintele s-a însurat şi el, deoarece ritul catolic oriental îngăduie căsătoria preoţilor. Trăieşte şi astăzi în preajma palatului fundaţiei Saridakis, pe care îl ocupă regele Juan Carlos, cu familia sa, în timpul vacanţelor petrecute la Palma.

I-am explicat consulului detaliile naufragiului nostru şi posibilele cauze ale incendiului şi ale exploziei bateriilor, supraîncărcate, explozie ce împiedicase acţiunea de stingere a focului în sala maşinilor. Dinamurile, azi înlocuite cu alternatoare-convertizoare de curent, aveau rolul de a încărca, în permanenţă bateriile. În cazul unei navigări îndelungate, curentul era întrerupt prin mijloace mecanice, printr-un electromagnet. În epoca lansării tranzistoarelor, acest sistem mecanic a fost înlocuit cu un tranzistor întrerupător, de dimensiunile unei sfere de un litru şi jumătate, care încetase, probabil, să funcţioneze, lăsând să treacă neîntrerupt curentul continuu de 24 de volţi, care, în fază de încărcare, se ridică până la 30 de volţi. Dat fiind că în timpul acestei ultime croaziere călătorisem câte opt ore în fiecare zi, de la ora 0 la 8 dimineaţa, bateriile se supraîncărcaseră, iar voltajul se ridicase peste limita normală. Aceasta a fost probabil cauza exploziei condensatoarelor radarului Selenia, de care nu ne-am dat seama, pe moment. În noaptea următoare, am plecat la ora 20 spre Cap Benat şi, după patru ore şi jumătate de navigare şi de supraîncărcare a bateriilor, acestea s-au înfierbântat excesiv şi au explodat, pulverizând acidul sulfuric pe care-l conţineau. Supratensiunea din reţeaua electrică a iahtului a creat, probabil – sau chiar sigur –, în anumite puncte, un arc voltaic, care a produs mici incendii, ce au luat, treptat, amploare. Aceasta este singura explicaţie logică valabilă, care a avut drept consecinţă aprinderea întregului iaht, construit din lemn preţios, cu esenţe africane.

Toate aceste consideraţii au fost înregistrate pe bandă de magnetofon şi s-au luat note care au servit apoi şi societăţii de asigurare, Assicurazioni Generali, din Milano, care deţinea o veche poliţă, deschisă încă din anul 1961, pentru o sumă moderată, de 150 000 000 de lire. Poliţa nu fusese însă adusă la zi, în timpul construcţiei *Banatului,* care a durat cinci ani, din 1961, până în 1966. Valoarea investiţiei crescuse însă până la un miliard şi jumătate de lire, deoarece se realizase o navă *ex novo,* după forma unei bărci britanice elansate, deci lungă şi îngustă, pentru a se obţine mărirea vitezei sale. Ca atare, a fost o pierdere importantă, căci suma de 150 000 000, plătită fără dificultăţi de către Assicurazioni Generali, în baza documentelor şi a calificărilor căpitanului, nu reprezenta decât o zecime din valoarea pierdută. Consulul panamez a luat notă de pierderea vasului şi l-a şters din registre, sistându-se astfel taxele respective, plătite Republicii Panama şi consilierilor societăţii.

După terminarea croazierei, în noaptea de duminică, 7 iulie 1969, în apele golfului Lion, mama mea, Cornelia, şi soacra mea, Helea Guglielmi Moriglioni, ar fi trebuit să se îmbarce pentru a continua călătoria spre Italia, de-a lungul coastelor Siciliei şi ale Greciei, şi a ajunge la Constantinopol, în apele Mării Marmara. Urmau să ia parte la croaziera pe care intenţionam s-o ofer patriarhului ecumenic Athenagoras, în insulele *Prinkipo,* după pronunţarea turcească. Pornind de la Nisa, mă gândeam la semnificaţiile acestui termen, căci Nisa vine de la *Nice,* în franceză, iar, la origine, de la numele grecesc *Nike,* care înseamnă victorie.

Stabilisem legături strânse cu Patriarhia de la Constantinopol şi, în cadrul numeroaselor iniţiative ecumenice ale Fundaţiei Europene Drăgan, menite să înlesnească apropierea celor două confesiuni majore ale Bisericii creştine, cea catolică

şi cea ortodoxă, am publicat şi un interviu acordat de patriarh revistei *Le Figaro,* de la Paris, în care acesta menţiona acţiunile întreprinse de mine în vederea unificării datei Paştilor, deoarece consideram că sărbătorirea Învierii naturii şi a Domnului Nostru, Iisus Hristos, de două ori, la două date diferite, după calculele confesionale respective, era anacronică, în timpurile noastre.

În vederea croazierei pregătisem şi un drapel de curtoazie, care urma să fie arborat la catarg, semnalând nu numai prezenţa noastră în apele teritoriale ale altei ţări, dar şi prezenţa pe iaht a unor mari personalităţi, cu drapel distinctiv propriu.

Dar personajul de mare actualitate, pe atunci ministru de finanţe, care urma să devină preşedintele Republicii Franceze, era Valéry Giscard d'Estaing. Relaţiile de prietenie pe care le stabilisem cu tatăl lui Valéry, Edmond Giscard d'Estaing, dăinuiau încă din anul 1951, de la Napoli. Participam în acel an la Congresul Camerei de Comerţ Internaţionale, unde Edmond Giscard d'Estaing fusese ales preşedinte. Cu acea ocazie, am organizat, împreună cu amicul profesor, Guglielmo Tagliacarne, o cină festivă, spre a-l sărbători pe noul preşedinte, după numirea sa oficială. Întâlnirile cu Edmond au continuat şi la Bruxelles sau la Paris, în cadrul întrunirilor Ligii Europene de Cooperaţie Economică. Într-un an, în perioada sărbătorilor de iarnă, el şi soţia sa, doamna May, fuseseră oaspeţii mei la Palma, timp de o săptămână. Atunci ei au avut posibilitatea să vadă migdalii înfloriţi, la început de ianuarie. În alte ocazii Edmond mi-a trimis în vizită, la Mallorca, nişte nepoţi de-ai săi. Odată, la trecerea noastră prin Paris, eu şi Teresa am fost invitaţi la masă de familia d'Estaing şi, cu acel prilej, l-am cunoscut şi pe fiul mai mare, Valéry. La masa amintită, am avut prilejul să vorbesc despre România şi despre manevrele ungureşti legate de Transilvania, recomandând ca Franţa să nu le ia în serios dacă urmau să fie propuse de prim-ministrul din acea vreme, însurat cu o maghiară, doamna Eva Hegedus, de la Budapesta. Le recomandam

să nu pună temei pe pretenţiile ungureşti susţinute de nevasta acestui prim-ministru, care lesne putea să le dea crezare, căci studiile sale în insula Mauritius nu-i îngăduiseră să cunoască geografia şi demografia ţărilor europene. Cu atât mai puţin să asimileze o materie bine dezvoltată în programele şcolilor primare şi secundare.

În cursul conversaţiei i-am vorbit lui Valéry şi de iahtul *Banat,* de 36 de metri, pe care părinţii săi îl văzuseră şi admiraseră când fusese sfinţit de cardinalul Eugène Tisserant, decanul colegiului cardinalilor. A acceptat bucuros o invitaţie la Palma, în vila noastră de pe Paseo Maritimo, ce se înălţa în centrul unui parc de patru mii de metri pătraţi, în faţa portului, unde erau ancorate iahturile mari. De aici, urma să ne însoţească în croaziera cu patriarhul, care, din păcate, n-a mai avut loc, din cauza naufragiului.

Dar să povestesc ultimele întâmplări care au marcat sfârşitul acestui trist episod.

După ce Teresa i-a dus doamnei Voilier, la Paris, restul împrumutului, aceasta ne-a trimis, după puţine zile, drept mulţumire, o scrisoare recomandată, cu aviz de primire, prin care ne prezenta o listă a bijuteriilor preţioase pierdute cu ocazia naufragiului, toate cumpărate la Paris, de la Cartier, care valorau o sută de milioane de franci şi pe care nimeni nu le văzuse în timpul croazierei. Scădea împrumutul şi ne cerea să-i trimitem diferenţa printr-un cec. Teresa văzuse, ce-i drept, un inel frumuşel la mâna doamnei, pe care însă, cu priceperea sa în materie, nu-l considera autentic. De altfel, nu se pleacă în voiaj, pe mare, cu bijuterii autentice; acestea se lasă în seif şi se folosesc, în genere, cele false.

Consternare generală, căci tot timpul cât am stat împreună nu ne-a vorbit de valoarea bijuteriilor ei, nici nu ni le-a arătat şi nici nu le-a încredinţat comisarului de bord, care, în acest caz, se confunda cu comandantul armator. Abia după naufragiu, acestea au apărut „la suprafaţă“, dar, în realitate –

admiţând că ar fi existat – au rămas la fund, la o adâncime de două mii de metri, în caz că focul nu le-a distrus, căci se ştie prea bine, briliantele sunt diamante tăiate de aşa manieră încât să strălucească şi nu sunt altceva decât cărbune cristalizat, ce poate lua foc la o temperatură ridicată. Mi-am amintit că întrebasem societatea căreia îi aparţinea nava *Avvenire*, care erau obligaţiile armatorilor în caz de naufragiu şi aceasta îmi confirmase că nu exista nici o obligaţie faţă de pasageri, decât în situaţia în care aceştia îşi depuseseră obiectele de valoare în seiful navei. Ca atare, nu aveam obligaţia legală de a plăti aceste despăgubiri enorme.

A urmat un proces la Paris, pentru care avocatul d'Argentin ne-a cerut, de la bun început, treizeci de mii de franci noi. Procesul a durat o vreme, deoarece au avut loc mai multe înfăţişări, cu diverşi experţi, găsiţi printre prietenii doamnei Voilier, care au făcut declaraţii asupra cauzelor incendiului, evidenţiind responsabilităţi ale armatorului. Nu au fost luaţi în considerare. Din colegiul de judecată al marilor instanţe făcea parte şi o judecătoare care, pricepută în cele femeieşti şi cunoscând prea bine reputaţia de care se bucura doamna Voilier la Paris, i-a dat acesteia răspunsul cuvenit, precis şi drept: bijuteriile de mare valoare se ţineau în seifuri, folosindu-se, în locul lor, reproduceri realizate din materiale obişnuite, strălucitoare, cu o eventuală valoare estetică. În orice caz, nu se pornea în voiajuri, mai ales pe mare, cu astfel de obiecte de valoare, căci ar fi fost o mare imprudenţă, ce nu putea fi imputată decât doamnei.

Interesata mi-a prezentat un certificat medical făcut, de asemenea, din curtoazie, de către un prieten al său, medic, din care reieşea că doamna ar fi suferit de răceală vreme de treizeci de zile, timp în care n-a putut să facă nimic. Cum avusesem grijă să asigur cu o poliţă de responsabilitate civilă eventualele daune cauzate pasagerilor şi echipajului, societatea de asigurări, cu care ButanGas-ul avea multe poliţe importante, a acceptat să achite

contravaloarea unei daune de treizeci de mii de franci noi, pe care doamna Voilier i-a încasat, trebuind să uite de suta de milioane pretinsă, în timp ce noi am renunţat la primul împrumut, care provocase procesul.

Cu acest ultim episod s-a încheiat naufragiul faimosului iaht *Banat*, care purta cu glorie, în întreaga Mediterană, numele primei regiuni româneşti.

Sardinia aspră

Era în luna mai, luna florilor, în anul 1956. De la Roma mă îndreptasem spre oraşul-port Civitavecchia, spre a mă îmbarca pe vaporul care făcea legătura între continent şi insula Sardinia, a doua insulă mare din Mediterana. De data aceasta numai vaporul purta numele Siciliei, lăsată departe şi vizitată cu cinci ani în urmă, pentru a pune un picior sigur în Sud, în cadrul iniţiativelor economice solicitate de nevoia de lucru şi stimulate de o lege care oferea avantaje de tot felul pentru orice iniţiativă. Opera siciliană putea fi considerată încheiată şi venise momentul pentru a debarca în Sardinia, insula plină de vrajă, cu o viaţă simplă, tradiţională şi, în bună parte, arhaică, păstrată cu dârzenie de secole şi milenii, rezistând tuturor influenţelor din afară, atât de uşor de pătruns prin traficul portuar. Dar munţii apără şi conservă tradiţia, iar insula este aproape toată un munte, cu piscul cel mai înalt, Gennargentu, de 1 834 de metri. Acesta se vede adesea din depărtare, înzăpezit şi falnic, stăpân al insulei de păstori şi astăzi rămaşi neclintiţi pe coamele sale, împestriţate de turmele de oi şi capre. Nici ciobanii nu şi-au schimbat ţinuta din timpuri străvechi, neolitice, căci peste tot *nuraghe*-le de piatră, clădite sub formă conică, sunt mărturii vii ale acestei prezenţe. Şi astăzi Sardinia oferă produsele oieritului, sub formă de brânzeturi, dintre care cel mai caracteristic este *pecorino sardo*. Numele şi originea acestuia se explică de la sine, căci vin de la *pecora*, ce înseamnă

oaie, de la care se trage şi cuvântul *pecunia*, adică monedă, folosită de latini ca mijloc de plată pentru cumpărarea de bunuri, printre care se număra, în Antichitate, şi nevasta. Cu timpul, preţul acesteia din urmă şi-a schimbat caracterul, devenind premiu, căci ce altceva este dota decât răsplata curajosului care preia sarcina întreţinerii şi domesticirii unei femei?! Ea devine apoi un instrument de lucru, iar la masă nu se aşază niciodată alături de soţ şi de oaspeţi, pe care îi serveşte, alimentându-se apoi în bucătărie, cu ceea ce mai rămâne... Cu toate acestea, cuţitul ascuţit e gata pregătit pentru oricine ar îndrăzni să se apropie sau să privească, cu gânduri necurate, nevasta devenită proprietatea unui sard.

Dar nu era aceasta Sardinia pe care eu veneam să o cunosc, prin propriile simţuri, să o servesc şi să o apropii de civilizaţia şi de mijloacele moderne de pregătire a bucatelor. Acestea au rămas şi astăzi cele clasice: purcel la cuptor sau ţest şi ied în spuză sau răscopt, pe piatră. Focul necesar, tot cu lemne sau cărbuni se face. De altfel, Sardinia era cunoscută şi ca „Ţara Cărbunarilor“, care transformau pădurile în cărbune de lemn dulce şi apoi îl vindeau în saci, la piaţă sau la domiciliu. Cărbunele sard era exportat, în bună parte, pe vase cu pânze, în alte insule şi în tot sudul Italiei, care continua să gătească cu cel mai vechi combustibil, de când exista omenirea. Dar bietele femei, de câtă oboseală aveau parte la aţâţarea şi întreţinerea focului, cu evantaie rotunde din pene, încovoiate la nouăzeci de grade, pentru pregătirea bucatelor! De aici şi etimologia artei *culin-aria*...

Noua mea activitate şi specializare în livrarea la domiciliu a unui combustibil domestic modern şi practic, avea şi un sens social, dacă nu chiar un caracter misionar. Ce misiune mai frumoasă puteam alege decât aceea de a uşura viaţa dificilă a gospodinelor şi a le aduce fericirea în casă? Aşa am ales şi sloganul din Grecia: „Petrogazul, fericirea gospodinelor“. Iar cu fericirea lor venea şi fericirea bărbatului şi a întregii familii. Cele

mai suspicioase la modernizare erau însă femeile din orașe și din porturi. Activitatea de distribuție a energiei domestice sub formă de gaz, în butelii (gaz de petrol), voiam s-o așez în porturi și anume la Porto Torres, ținta călătoriei mele.

Vaporul *Sicilia* pleca de la Civitavecchia seara, dar se îndrepta spre portul de vest al Sardiniei, cu un nume străvechi, moștenit de la greci: Olbia. Marea era liniștită și călătoria plăcută, îndeosebi după savurarea unei porții de macaroane și a unui pește de mare fiert, de cea mai bună calitate, numit *dentice,* din cauza dinților săi robuști, cu care poate să facă concurență iepurilor și rozătoarelor, în genere, și cu care sparge lesne carapacea scoicilor, pentru a se hrăni cu trupul lor gelatinos. Vaporul îmbătrânise cu timpul, după atâtea curse. Era totuși acceptabil, iar cabinele erau confortabile, deși cu paturi suprapuse și mai putea să rămână în serviciu încă o bună bucată de vreme, înainte de a trece la o reformă generală. Nopțile lunii mai, fermecătoare prin parfumul florilor de pe uscat, sunt încă destul de răcoroase pe mare, unde chiar în toiul verii, cei prevăzători au grijă să-și tragă puloverul peste cap. N-am întârziat prea mult pe punte, spre a număra stelele; de altfel, toți pasagerii s-au grăbit să se retragă în cabine, ceea ce am făcut și noi, adică eu și Teresa. Undele mării abia încrestate nu ne-au tulburat somnul, ba chiar ni l-au făcut mai dulce, ca somnul din leagănul copilăriei și al amintirilor, însuși voiajul acesta devenind o dulce amintire pentru mai târziu. Culcatul devreme a făcut să ne trezim o dată cu răsăritul soarelui, care, pe mare, dă o senzație deosebită, cea a nașterii unei noi zile. Și minunea zilei se repetă. Soarele, lăsat cu o seară înainte să se scufunde în apele albastre și adânci ale mării, a reapărut de cealaltă parte la orizont, mai proaspăt și mai tare ca oricând, dând o nouă viață ființelor de el create, cu ani sau cu zile înainte, într-o continuă schimbare, de la subiect la subiect, de-a lungul unui timp nesfârșit.

Vaporul a acostat cu ușurință, căci experiența zilnică a comandatului navei transformase manevra într-o rutină fără probleme și riscuri. Debarcarea s-a făcut repede, căci multe bagaje nu aveam, iar trenul care trecea de-a lungul cheiului, ne aștepta spre a ne duce la Sassari, la Porto Torres. Minunea cea mai mare a naturii abia acum începea să se desfășoare în fața ochilor noștri, avizi de noutate, de primăvară, de verde, de flori și de parfum. Lanuri de grâu pline de maci și de albăstrele interferau armonios cu pajiștile împestrițate cu flori multicolore, măiestrit alese de pe întreaga scară a curcubeului, dându-ne senzația unei vieți care irumpea din pântecele pământului fertil și încă umed de ultimele ploi de aprilie și de roua născândă a dimineților apropiatei veri. În Sardinia, anotimpurile au alte calendare și măsuri. De n-ar fi multe izvoare subterane care să mențină rece apa mării, băile s-ar putea face – cum în realitate se întâmplă în unele cale protejate – încă din luna mai. De altfel, nordicii germani, danezi sau suedezi, obișnuiți cu cele șaisprezece grade ale Mării Baltice și ale Mării Nordului, nu se sfiesc să înfrunte cele optsprezece sau douăzeci de grade de apă limpede, transparentă precum cristalul, ale Mării Mediterane, spre mirarea și admirația insularilor.

Peisajul agricol era întrerupt de livezi de pomi fructiferi, de toate speciile, inclusiv portocali, căci golful alăturat portului Olbia se numește *Golfo degli Aranci,* adică Golful Portocalilor, al pomorancelor, cum li se spune în Banat.

Intrând în munți după oarecare vreme, în regiunea localităților Monti și Tempio Pausania și a satelor din jur, Luras, Aggius și Calangianus, precum și a munților Ultana și Limbara, cu piscul Balestrieri, de 1 362 de metri, am început să zărim copaci până atunci cunoscuți numai după coaja lor, transformată în dopuri atât de obișnuite pentru noi toți. Eram încântați să putem vedea acești arbori atât de rari și necunoscuți, cu pielea lor prețioasă, jupuită an de an. Păduri întregi de plute, cu formele cele mai bizare și cu

cele mai zbârcite coji, defilau în faţa ochilor noştri uimiţi. O impresie puternică ne-a făcut însă o zonă arsă a pădurii, cu toate plutele carbonizate, rămase la locul lor, ca nişte schelete negre ce ne duceau cu gândul la Infern. Poate că forţa de sugestie a unor asemenea privelişti îl inspirase şi pe marele Dante Alighieri, atunci când scrisese, cu atâta putere evocatoare, *Divina Comedie.* Ni se părea că vedem în fiecare copac un personaj din Judecata de Apoi şi îndeplinirea pedepsei aplicate de marii tartori, cu deplină conştiinţă a datoriei lor. Mai târziu am aflat că pedeapsa atribuită gălăgioşilor iudei de la Roma, care, prin certurile lor nesfârşite şi prin neliniştea continuă pe care o întreţineau în rândul populaţiei, pricinuiseră atâtea griji dregătorilor vremii, a fost deportarea lor în Sardinia. Din cele şaisprezece corăbii, douăsprezece s-au scufundat, din pricina uneia din acele furtuni năprasnice ce se abat adesea asupra Mării Tireniene, după cum relatează cronicarul Tacitus, care încheie cu concluzia că „n-a fost mare pagubă“. Rămâne de văzut pentru cine şi dacă printre victime n-au fost şi creditori, care ţipau prea tare pentru încasarea dobânzilor şi a datoriilor. Cele patru corăbii rămase au putut acosta la ţărm, iar iudeii, după ce şi-au revenit din răul de mare, plătind apelor tributul cuvenit în astfel de cazuri, din cămătarii gălăgioşi de la Roma au devenit agricultori şi mici comercianţi, prin satele mai sus amintite. Ei mai păstrează şi astăzi conştiinţa acestei origini. Mai târziu, în casa comandantului portului Cagliari am avut, personal, prilejul să cunosc o frumoasă Salomee cu cozi negre, numită Mavy, din satul Aggius. Colonelul de marină, foarte simpatic şi doritor de noi amiciţii, cu iaht în port, era căsătorit cu o afabilă doamnă aramee. Prevăzător, îi prevenea pe oaspeţi, declarându-le etnia nevestei şi punându-i astfel în gardă, spre a evita gafe neplăcute.

Peisajul dantesc se termina cu o bruscă deschidere, în trei direcţii, a unei văi ce cuprindea un mare lac de acumulare, numit

Coghinas. Mâna omului, în căutarea cărbunelui alb al căderilor de apă, reuşise, de data aceasta, să înfrumuseţeze peisajul, contrar celor mai multe iniţiative industriale antiecologice. Prezenţa iezerelor de munte răcoreşte şi înviorează natura, setoasă de apă în timpul verii, dar şi desfată privirile şi sufletul călătorilor care, la mijloc de drum, simt şi ei nevoia să se adape. Cu un sfert de secol în urmă, trenurile nu erau încă înzestrate cu serviciu de bar şi, dacă nu erai pregătit cu desaga şi cu sticla sau cu termosul de ceai, la ora micului dejun, drumul continua cu... răbdări prăjite şi cu gândul la sosire. De la Uschiri, de pe râul cu acelaşi nume ce izvorăşte de la 1 000 de metri, de pe vârful Senalonga, al munţilor Ala, ne-am apropiat de răscrucea de la Chilivani, din regiunea Logudoro, trecând peste Ploaghe, Codrongeanus, Florinas, Ossi, Tissi şi ajungând, în cele din urmă, la Sassari, capitala Sardiniei de Nord. Oraş caracteristic insulei, situat în regiunea Turritano, are o universitate, la care au predat Giorgio Del Vecchio, profesorul meu de filozofia dreptului şi Antonio Segni, profesor de procedură civilă, devenit ministru, prim-ministru şi, apoi, preşedinte al Republicii.

Destinaţia noastră finală era însă Porto Torres, la treizeci de kilometri mai la nord, unde ne aşteptau, în port, nava butanieră *Cornelia* şi căpitanul său, Vecchi, spre a ne oferi un banchet marinăresc, cum numai oamenii mării ştiu să organizeze pentru şefii lor supremi.

Aşa am cunoscut Sardinia şi am descins pentru prima oară pe ţărmurile ei, pentru a-i cunoaşte chipul atât de frumos, cum numai în România îi găseşti pereche, ca şi obiceiurile, tradiţiile, muzica, costumele naţionale şi obiectele din casă, cu scoarţe lucrate la război, în culori şi desene identice cu cele din ţară. Şi pentru a-i cunoaşte apoi marea, pe care am îndrăgit-o mai mult ca orice, devenind, în scurtă vreme, un marinar veritabil, neschimbat chiar după un naufragiu, fidel ei ca un vechi lup de mare. Şi pentru a-i îndrăgi adâncurile, cu plante fascinante şi

cârduri de peşti, de toate clasele şi mărimile, care au făcut să-mi crească necontenit pasiunea pentru pescuitul sub apă, pasiune ce nu m-a părăsit niciodată. Îndrăgind pentru totdeauna marea, cu farmecul şi primejdiile ei, mi-am însuşit un nou mod de viaţă şi am descoperit o lume care, până atunci, îmi rămăsese necunoscută.

1 octombrie 1979, ora 23.00 – 2 octombrie 1979, ora 01.00

Nava butanieră *Cornelia*

Scopul oficial al primei mele călătorii în Sardinia a fost dublu: inspectarea vasului *Cornelia* şi a activităţii nou iniţiate, de îmbuteliere la bord, pe de o parte, iar pe de altă parte, inspectarea construcţiilor, în fază înaintată, ale întreprinderilor de depozitare şi îmbuteliere pe uscat, în cea dintâi zonă industrială din Sardinia, pe care o realizam la Porto Torres. Importul de butelii cu gaz butan şi distribuţia lor în Sardinia începuseră deja, mulţumită efortului şi strădaniei celor doi concesionari, care împărţeau insula în două, comendatorul Silverio Gazzella, de la Cagliari, şi comendatorul Giulio Carta, de la Sassari. Ei găsiseră destui distribuitori locali, ajutaţi de inspectorii de zonă ai societăţii noastre, care să servească la domiciliu abonaţii la noua energie domestică introdusă de ButanGas. Se instalase şi concurenţa, Liquigas şi Pibigas, cu puţin înaintea noastră, dar fiind aceste societăţi aprovizionate în vrac de mine, le socoteam un fel de rude mai apropiate, care, în fond, vindeau tot gazul meu adus din străinătate, gaz de mare calitate prin conţinutul său ridicat în izobutan. Acest butan special era adus din Cehoslovacia, de la fabrica de sinteză a petrolului din cărbune şi alte reziduuri, numită Stalinwerke, fostă Hermann Goeringwerke, din regiunea sudeţilor, redobândită de Republica Cehoslovacă, unde, după învăţarea meseriei, prima grijă a localnicilor a fost să-i alunge pe germani. Uzina fusese considerată pradă de război şi revenea

ruşilor, dar „marele“ Stalin a socotit oportun să o facă cadou cehoslovacilor, eliberaţi de trupele ruseşti şi române, cu o foarte slabă participare locală. Materia primă, lignitul, se afla în Munţii Sudeţi şi fabrica nu putea fi transportată pe Volga împreună cu munţii şi cu zăcămintele lor de cărbune. Din sinteză rezultă multă benzină, dar şi mult butan şi izobutan, acesta din urmă având punctul de fierbere cu optsprezece grade mai jos decât primul, căci butanul se lichefiază singur la zero grade. Temperaturile, iarna, chiar şi în Italia, în zonele muntoase, coboară sub zero, ceea ce împiedică evaporarea butanului. Distribuţia, în oraşele Cagliari şi Sassari, era făcută de către organizaţiile de desfacere directă ale celor doi concesionari, iar aprovizionarea distribuitorilor din alte localităţi se făcea cu camioane proprii, care legau satele de aceste două mari centre.

Sarcina societăţii ButanGas consta în a importa acest gaz, cu vapoarele, care acceptau transportul acestui combustibil sub presiune, de care mulţi se temeau, fapt pentru care societatea închiria adesea vase cu pânze şi motor, care descărcau buteliile pline la Cagliari şi la Porto Torres, reluându-le pe cele goale, spre a fi aduse la Genova şi, de acolo, la Milano. Transportatorul de la Genova, Grendi, a lucrat mulţi ani la găsirea vaselor trebuitoare şi la stabilirea navlurilor respective, îndeplinind toate formalităţile transporturilor maritime, la fel ca pentru orice alt export; astfel, termenii de „export de pe continent“ şi de „import în insulă“ nu sunt consideraţi improprii în limbajul marinăresc. Un vas încărcat poate uşor să-şi schimbe destinaţia şi să ajungă în străinătate, iar vămile luau toate precauţiile necesare pentru a evita aceasta. Transportul buteliilor, de la Milano la Genova, comporta o încărcare la plecare şi o descărcare la sosire, iar, apoi, o îmbarcare şi o debarcare a buteliilor, una câte una. Operaţia era foarte costisitoare şi prea puţin agreată de aşa-zişii portuari, chemaţi să lupte cu câte două butelii, a câte 25 de kilograme fiecare, ceea ce însemna o plimbare continuă cu jumătate de

chintal. Pentru a evita această gimnastică, ei au cerut ca buteliile să fie îngrămădite într-o plasă şi apoi ridicate cu macaraua şi rostogolite în cala navei. Desigur, operaţia era mai lesnicioasă şi munca manuală se reducea la stivuirea recipientelor. Dar şi la această operaţie de stivuire portuarii s-au opus şi, până la urmă, buteliile au ajuns să fie transportate la grămadă, unele peste altele, cu riscuri mari de deschidere a robinetelor sigilate. Partea cea mai gravă, în această mişcare de deplasare, era deteriorarea buteliilor, care nu mai ajungeau în stare bună la destinaţie, ci cu vopseaua scorojită şi cu gulerul de protecţie deformat sau rupt, astfel încât erau, în orice caz, impropriu prezentate clienţilor. Or, clientul trebuie servit în mod impecabil, căci el este cauza şi destinatarul oricărui proces economic. Prin deteriorarea acestor ambalaje, în realitate aparate speciale, sub presiune, se degrada întregul patrimoniu al societăţii, reprezentat de butelii, în proporţie de nouăzeci la sută. Acest capital-mijloc-de-lucru trebuia, aşadar, protejat şi, în acest scop, trebuiau găsite alte soluţii, mai adecvate. Până şi astăzi, se practică această operaţie în insulele greceşti, care sunt aprovizionate de filiala noastră din Grecia, mai mult din motive sociale, decât din motive economice, deoarece societatea înregistrează aici pierderi, compensate însă de distribuţia în oraşe.

Soluţia pentru aprovizionarea Sardiniei era transportul gazului cu o navă butanieră şi descărcarea produsului prin conducte, într-un depozit sau într-un stabiliment, dotat cu rezervoare sub presiune, care trebuia însă construit în momentul în care vânzările şi consumul ar fi justificat o astfel de investiţie, menită să fie amortizată cu o minimă activitate de umplere şi de depozitare. Acest moment se apropiase şi hotărârea de a construi primul nostru stabiliment în Sardinia fusese, deja, luată de mai multă vreme. Ceea ce întârzia începerea lucrărilor era nefinalizarea formalităţilor administrative de creare a zonei industriale de la Porto Torres, care expropriase toate terenurile din

apropierea portului şi din vecinătatea acestuia, de-a lungul ţărmului. A fost o mare bătălie, de solicitări continue, de proiecte şi presiuni, care, datorită iniţiativei societăţii noastre ButanGas, a anticipat cu cel puţin doi ani realizarea construcţiei, după cum autorităţile superioare au recunoscut mai târziu, la inaugurarea stabilimentului. Lipseau drumurile de acces, bătute şi asfaltate mult mai târziu. Lipsea curentul electric. Lipseau apa şi telefonul, pentru care a trebuit să construim o linie lungă de aproape doi kilometri, pe socoteala noastră, astfel încât staţia de îmbuteliere să-şi poată începe, cât mai curând, activitatea. Grup electrogen de rezervă aveam, iar apa ne-am mulţumit s-o obţinem dintr-un puţ săpat chiar în mijlocul terenului de două hectare, cu dezavantajul de a avea o apă aspră, din cauza apropierii de mare, cu care am putut verifica etanşeitatea buteliilor, dar şi spăla faţa şi mâinile muncitorilor, ale funcţionarilor şi chiar ale administratorului-delegat, director general, atunci când a venit să-şi petreacă vara în locuinţa de serviciu din clădirea birourilor. Ba chiar şi bucătăria a putut funcţiona cu această apă, cu toată piatra depusă pe oale.

La sosirea mea la Porto Torres, lucrările, neterminate încă, după cum ar fi trebuit, erau totuşi în fază avansată, atât la marele hangar deschis pentru condiţionarea şi umplerea buteliilor, cât şi la sala de pompe, la magazii şi la clădirea unde urmau să fie amenajate birourile şi locuinţele de deasupra lor. Oricum, cerusem deja socoteală la Milano, cu privire la întârzierea lor, căci trebuiau să fie terminate în primăvară şi, în luna mai, încă se mai tencuia. Motivarea celor responsabili a fost uşor de găsit: desfiinţarea şi mutarea unor ziduri interioare, pentru transformarea unui apartament în locuinţă de vară, pentru directorul general şi alţi directori, în trecere pe la Porto Torres. Locuinţa şefului stabilimentului din Sardinia, Berni, fusese deja terminată şi acesta se instalase în ea, de puţină vreme, împreună cu soţia şi nedespărţita sa cumnată; locuia însă aici, doar ziua, iar noaptea dormea în sat. Am grăbit terminarea camerei de oaspeţi, inaugurate înainte de vreme de Teresa, care voia să scrie poezii, inspirată de vuietul mării, iar apoi de părintele-filosof, profesorul Giorgio Ignat, de la Catania. Pentru suirea la etaj se mai foloseau încă acele scânduri lungi şi groase de schelă, căci marmura pentru trepte nu sosise încă. Dar acesta era un detaliu fără importanţă pentru un scriitor şi un filosof care se respectă, echilibristica pe scânduri servind la echilibrarea ideilor profunde. A fost un sejur de o lună, foarte folositor pentru cunoaşterea realităţilor adevărate şi nu numai a celor închipuite, iar prezenţa unui ochi de încredere a servit, desigur, la încheierea lucrărilor. Dar cine poate să relateze mai bine întâmplările zilnice de la Porto Torres, decât scriitoarea însăşi?

Pentru transportul butanului în vrac, în rezervoare sub presiune, de la rafinăriile British Petroleum şi Shell, din sudul Franţei, de la gurile Ronului, de pe lacul Berre, trecând prin Canalul Martigues, era necesară o navă butanieră. În acea epocă, existau foarte puţine nave de acest gen, în lume. Primul care s-a încumetat să construiască o astfel de navă a fost armatorul Olsen, din Norvegia; aceasta avea o capacitate de 750 de tone şi era dotată cu rezervoare mici, verticale, cu o sumedenie de robinete şi de instrumente de măsurare a presiunii, şi cu ţevării nesfârşite, de-a lungul şi de-a latul său. Motivarea era ca nu cumva să se dezechilibreze vasul şi să se răstoarne, căci rezervoarele, rezistente la treizeci de atmosfere, erau groase şi grele. Ceea ce preocupa mai mult era deplasarea lichidelor într-o parte sau alta, din pricina ruliului, lichide care, la rândul lor, ar fi mărit ruliul până la răsturnarea vasului. Acesta era închiriat unor societăţi din Brazilia, care efectuau transporturi maritime de-a lungul coastelor.

În Italia, amiralul Varoli Piazza, pensionat înainte de vreme, n-a voit să stea liniştit şi, împreună cu fratele său, a deschis un şantier pe fluviul Pad, din centrul Italiei, unde recondiţiona nişte ambarcaţii de debarcare a tancurilor în timp de război, ce îşi

împinseseră prora pe plajele Normandiei şi, mai înainte, ale Italiei. Era dispus să transforme aceste ambarcaţii cu fundul plat, foarte nepotrivit pentru navigaţia pe mare, care sunt astăzi supravegheate în mod deosebit şi neautorizate pe distanţe lungi. Totodată, era dispus să facă transformări şi pentru noi, de orice natură, cu entuziasmul începătorilor, aflaţi la o vârstă mai înaintată. Pentru a mi-l apropia mai mult – căci vizitele lui se înteţeau şi era foarte interesat de ideile, de posibilităţile şi de iniţiativele mele, care dominau piaţa italiană prin noutatea lor, ca şi de poziţia mea prestigioasă, de furnizor al celorlalte societăţi – am hotărât să-l numesc pe amiralul la pensie membru în consiliul de administraţie al societăţii ButanGas. Soluţia găsită pentru transportul gazului butan nu mă satisfăcea, deoarece numeroasele rezervoare verticale reduceau capacitatea navei, iar construcţia era foarte costisitoare, din cauza aparaturii de control. Dacă butanul ar fi fost transportat sub zero grade, ar fi devenit lichid la această temperatură şi ar fi putut ocupa întregul spaţiu liber al calelor. Mediterana însă nu-şi coboară nici iarna temperatura sub cincisprezece grade deasupra lui 0, temperatură la care butanul fierbe şi devine gaz, pierzându-se în văzduh. Soluţii de acest gen s-au găsit, mai târziu, pentru metan, americanii, englezii şi japonezii adoptând o formulă lansată de italianul Grossi, la începutul Celui de Al Doilea Război Mondial. Acesta propunea lichefierea metanului prin răcire până la o sută şaizeci şi trei de grade sub zero, şi transportarea sa în nave-cisternă, bine căptuşite, fără a mai fi nevoie de rezervoare cilindrice. O singură precauţie era indispensabilă: nimeni nu trebuia să cadă în baia răcoroasă, căci risca să devină o statuie fragilă ca porţelanul. Pentru butan, propan şi amoniac anhidru este nevoie de rezervoare cilindrice sub presiune, ceea ce reduce spaţiul util al vasului la o treime din tonajul său.

Deşi formaţia mea era juridică, nu-mi lipseau studiile şi vocaţia în domeniul tehnic şi nici bunul-simţ, aşa că, după multe

frământări, mi-am pus următoarea problemă: de ce oare n-ar fi putut fi împiedicată mişcarea lichidului în rezervoarele cilindrice, prin inserarea unor pereţi interiori, găuriţi, care să întârzie deplasarea acestuia şi să permită revenirea conţinutului la locul său? Dacă compartimentarea rezervorului prin segmente, la fiecare doi metri, folosea la îmblânzirea tangajului, despărţitura cea mai importantă era cea longitudinală a întregului rezervor, astfel încât lichidele să nu mărească intensitatea ruliului şi să deplaseze baricentrul care asigură stabilitatea vasului. Cu cât acest punct este mai jos, cu atât siguranţa este mai mare, motiv pentru care iahturile cu pânze şi catarge foarte înalte au dedesubt un bulb cu lest de plumb, de câteva tone, devenind astfel imposibil de scufundat. După multă chibzuinţă, m-am convins eu însumi că aceasta era o soluţie posibilă şi practică, pentru a mări capacitatea de stocaj şi a reduce costurile, prin instalarea rezervoarelor de-a lungul corpului navei. Operaţiile de încărcare şi descărcare deveneau mai simple şi mai rapide, prin utilizarea unui număr redus de dispozitive numite, în italiană, *saracinesche*, un fel de valve, cu o limbă metalică ce se mişca în interior ca o ghilotină.

L-am chemat la raport pe domnul amiral Varoli Piazza, expunându-i proiectul meu, pe care, acesta, cu competenţa sa marinărească şi de constructor şi ajustor chiar de vechi corăbii, l-a găsit logic şi realizabil, fapt care m-a încurajat şi mai mult, determinându-mă să cumpăr, în grabă, un vas. Alegerea era condiţionată de găsirea unei nave de ocazie, care să coste puţin şi să se preteze la reforme, cu guri mari şi magazii de-a lungul întregului corp. Există o seamă de vase de acest gen, destinate transporturilor trunchiurilor de lemn preţios din Africa, de pe Coasta de Fildeş. În general, ele sunt mari, căci trebuie să înfrunte oceanul, şi cheltuielile echipajului se ridică. O agenţie de la Genova ne-a găsit un vas liberian, care purta numele de *Laburdi*.

Administraţia pavilionului ţării africane libere, Liberia, cu capitala sa, Monrovia, îşi deplasase biroul – direcţia respectivă a Ministerului Marinei – la New York, unde se îndeplineau toate formalităţile. Mulţime de nave, ale unor armatori americani şi de alte naţii, se află sub pavilion liberian. Liberia se mulţumeşte cu o taxă anuală fixă, lăsând deplină libertate navelor care poartă tricolorul său în lume şi, fiind o ţară liniştită, nu declară război nimănui, astfel încât navele sub pavilionul său sunt scutite de rechiziţionările şi de sechestrele, atât de obişnuite pe toate mările declarate libere, dar insidioase în timp de război. Captura unui vas inamic este, întotdeauna, o bună afacere pentru un stat beligerant. Aceste condiţii avantajoase au făcut ca, după principalele flote ale marilor ţări, cea mai importantă flotă mercantilă din lume să fie cea liberiană. Din aceleaşi motive şi pentru aceleaşi condiţii, la fel de importantă este şi flota panameză a Republicii Centro-Americane Panama. Din fericire, această importantă republică maritimă, Liberia, are un consultant la Genova, unde se pot îndeplini formele de validare a cumpărărilor şi vânzărilor şi, ca urmare, a înălţării sau a coborârii pavilionului panamez, bineînţeles pe baza documentelor întocmite în faţa notarului şi a comunicării la direcţia portuară, fără surle şi trâmbiţe. Uneori se mai întâmplă şi minuni din acestea, când se lansează la apă câte o navă nouă, mare, şi naşa aleasă cu grijă, în ţinută de gală, este chemată să dea semnalul de pornire, prin lansarea unei sticle de şampanie. Aceasta se sparge de prora navei care, fiind udată înainte de toate cu şampanie franţuzească de calitate, este astfel botezată înainte de a se afunda în apele sărate ale mării. În sunet de lanţuri grele, ce atârnă, menite să amortizeze impactul pupei cu apele, vasul începe să se legene pe suprafaţa docului.

Notarul Cesare Di Giovanni, fratele prietenului meu, notarul Vito Di Giovanni, de la Palermo, a fost naşul tuturor acestor operaţii. După necesara corespondenţă cu birourile maritime liberiene de la New York, pe timpul când poşta italiană funcţiona

bine, şi după obţinerea autorizaţiei marinei comerciale italiene de a pune vasul sub pavilion italian, am devenit, în doar două luni, proprietarii unei nave care urma să devină cea dintâi butanieră din Mediterana. Constituisem, în acest scop, o societate anonimă, pe acţiuni la purtător, cu sediul la Palermo, căreia i-am dat numele de *Petrolchimica*, schimbat apoi în *Transchimici*, şi care, actualmente – pentru a se încadra mai bine sub emblema dragonului – şi-a luat numele de *Drago Mare*. L-am însărcinat pe amiralul meu cu întocmirea planurilor de transformare, după schiţele desenate de mine, în baza vechilor planuri, ce prevedeau reducerea numărului rezervoarelor la două mari, amplasate pe fundul vasului, şi unul mai mic, deasupra, între ele. Către pupa a fost creat spaţiul necesar pentru pompe şi compresoare, izolat printr-un spaţiu gol, de siguranţă, care izola, astfel, pupa şi maşina sa de aburi, cu trei cilindri de mărimi diferite. Injectoarele de păcură menţineau flacăra vie pe toată durata cursei. Această transformare era tot ce se putea închipui mai temerar pentru transportul de gaze inflamabile, ţinute sub presiune. Precauţia cea mai mare a fost de a menţine toate conductele de încărcare şi descărcare la prora extremă, de unde porneau conductele de cauciuc sintetic (neopren), care legau nava de *pipe-line*-urile de descărcare, ce ajungeau până în port.

Amiralul Varoli Piazza a fost încântat să supravegheze această operaţiune – căci de executat pe şantierul său, instalat pe malul unui râu, nu putea fi vorba – şi ea s-a realizat într-un şantier din portul La Spezia. Cei mai miraţi şi mai neîncrezători au fost marii tehnicieni ai grupului mondial petrolier Shell, care m-au invitat la Londra, împreună cu planurile navei, căreia – pentru o bună pază – i-am dat numele mamei mele, Cornelia, punând-o astfel sub protecţia şi oblăduirea ei, deşi nava se născuse în Norvegia, în anul 1914. Am luat avionul şi am plecat la Londra, unde am fost primit cu mare consideraţie, la Direcţia Gazelor Lichide, situată într-o casă veche, ca majoritatea caselor din

capitala britanică, în Saint Mary Axe. Raporturile cu societatea Shell erau bune, căci de la ea cumpăram gazul butan şi propan, în cisterne pe care le încărcam la marea sa rafinărie din Rotterdam, Pernis. Domnul director Mainen a fost foarte cordial şi mi-a cerut să ilustrez planurile şi să motivez această îndrăzneaţă iniţiativă, în faţa colaboratorilor săi, adunaţi anume ca să audă şi să vadă minunea. M-au ascultat cu atenţie şi, până la urmă, utilizând un limbaj nu numai petrolier, dar şi marinăresc, pe care mi-l însuşisem între timp, am reuşit să-i conving pe toţi şi, astfel, am crescut mult în ochii lor. Admiraţia stârnită şi laudele ce mi s-au adus mi-au reamintit de comentariul făcut cu ani în urmă, în birourile sale din Londra, din Trafalgar Square, de către directorul comercial al rafinăriei Aquila, din „Triest-ul autonom“, sub administraţia aliată, către preşedintele său, Kind-Childe, doctor în chimie: *Mister Drăgan is a clever boy* – „Domnul Drăgan este un tip deştept“.

De la comanda tablei de oţel şi controlul fiecărei foi de către inspectorii Registrului Italian al Navigaţiei, RINA, până la calandrarea, sudarea şi transformarea foilor în rezervoare cilindrice, radiografierea tuturor sudurilor, coacerea până la incandescenţă a întregului rezervor, în cuptoare speciale, controlul recipientelor prin proba apei sub presiune, aprobarea şi ştanţarea lor şi, în final, transportul acestora pe apele mării cu ajutorul unui remorcher şi instalarea lor pe vasul *Cornelia,* reparat între timp şi amenajat pentru o nouă viaţă, au trecut doi ani de zile, cu emoţii pentru toţi directorii mei şi mai ales pentru Laurian Cărămidaru, de felul lui cam speriat şi rezervat faţă de orice inovaţie tehnică. Numai acasă îşi refăcea moţul în faţa nevestei, prin mutismul său.

Nu putea fi vorba de o navă de mare capacitate, căci prima limitare e dată nu de mare sau de vas, ci de depozitele de descărcare, care, în genere, sunt mici, deoarece construcţia rezervoarelor de stocaj este costisitoare, iar capacitatea lor impune anumite distanţe de siguranţă, deci suprafeţe mărite de teren; totodată, investiţia trebuie raportată la cantitatea de gaz îmbuteliat şi distribuit în zona respectivă. De aceea, cele aproape cinci sute de tone de registru, rezultate în urma unui calcul de capacitate, prin înmulţirea lungimii cu lăţimea şi înălţimea de construcţie, până la covertă, nu sunt tone utile de transport şi se exprimă prin aşa-zisa greutate moartă (*dead weight,* cum spun englezii), adică încărcătura efectivă, inclusiv combustibilul şi apa. Apa este la fel de necesară pentru marinari, ca şi combustibilul pentru maşini şi nu poate fi înlocuită numai cu vin şi băuturi tari, căci n-ar mai funcţiona maşinile şi căpitanul ar greşi ruta. Necesitatea de a instala rezervoare sub presiune într-un spaţiu neregulat reduce la trei sute de metri cubi utili capacitatea navei, iar datorită gazului, fiind mai uşor decât apa şi cântărind numai şase sute de grame litrul, se ajunge la o capacitate de transport de o sută optzeci de tone. Aproape că reprezintă mai mult greutatea navei, a rezervoarelor, a pompelor, a compresoarelor, a motoarelor şi a maşinilor de propulsie, decât produsul transportat. Nici viteza nu era excesivă, dar, în acea epocă, mersul constant cu nouă până la zece noduri pe oră era considerat normal, *a fair speed,* după expresia engleză. A descărca deci o sută optzeci de tone în acea epocă, în depozite în construcţie, era deja o performanţă, căci nava putea să efectueze, în linişte, patru-cinci voiaje lunare, între Marsilia şi Sicilia şi un număr mai ridicat în Sardinia.

Câtă vreme stabilimentul de la Catania, în Sicilia, fusese terminat şi inaugurat încă din 1953, realizarea celui din Sardinia – cu toate eforturile şi presiunile ce le făceam de la Milano – era în întârziere. Nava *Cornelia* fiind gata, nu puteam să furnizez gaz în vrac în Sardinia şi continuam să trimit butelii. Atunci, am venit cu o idee şi mai îndrăzneaţă: umplerea buteliilor la bord, pe coverta de la proră, protejată de o altă covertă, care încheia prora foarte ridicată, necesară în Marea Nordului şi în Baltică. Apa lor fiind puţin adâncă, vântul ridică unde mari, şi navele, pentru a

trece prin ele, au nevoie de o proră înălţată, care să despice valul în două, fără a se încărca cu apă şi a îngreuna, astfel, navigaţia. Exista deci un fel de şopron la proră, unde se puteau instala pompele de umplere şi balanţele necesare, pentru cântărirea cantităţii încărcate în butelii.

N-am stat prea mult pe gânduri şi am trecut la realizare, cel mai mult timp pierzându-l pentru obţinerea autorizaţiei de la RINA, care se vedea din nou pusă la grea încercare. Teama era ca loviturile buteliilor de pe puntea navei să nu producă scântei, care să provoace incendierea gazelor dispersate în momentul umplerii, prin deschiderea şi închiderea robinetelor. Răspunsul meu a fost prompt: fiind vorba de un loc deschis şi briza mării permanentă, nu se puteau acumula gaze pe punte. În ceea ce priveşte loviturile, ele puteau fi lesne evitate prin acoperirea punţii cu un tapet de cauciuc. Nici ciocnirea buteliilor între ele nu putea să producă scântei, căci acestea erau vopsite şi revopsite mereu, pentru a fi frumos prezentate în casele beneficiarilor. Mai degrabă mişcările de pe cheiul de beton puteau să producă scântei, dar şi acestea fără efect în aer liber, prima condiţie a unei explozii fiind existenţa unui spaţiu închis.

Am obţinut autorizaţia de îmbuteliere la bord, operaţie pe care am realizat-o, în graba mare, cu materialele de care dispuneam deja la Milano, astfel încât nava *Cornelia,* prima butanieră din Mediterană, cu rezervoare orizontale, a început să funcţioneze şi ca staţie mobilă de umplere. Când ajungeam în port, la un chei rezervat produselor inflamabile, soseau camionetele cu buteliile goale, care erau luate la bord, îmbuteliate şi restituite pline, după proba de etanşeitate şi aplicarea capacului de siguranţă, la început din bronz, iar mai târziu din plastic. În această situaţie se afla *Cornelia,* la Porto Torres, în momentul sosirii mele cu maşina de serviciu a şefului de depozit, Berni.

Sosirea mea pe navă a prilejuit o adevărată sărbătoare. Pe moment, toate activităţile au încetat şi am fost primit de căpitanul

Vecchi şi de întregul său echipaj, alcătuit din zece persoane, la care se mai adăugau muncitorii însărcinaţi cu umplerea buteliilor, operaţie ce ţinea de depozitarea şi de mişcarea buteliilor, şi mai puţin de navigaţie. De îndată ce nava ajungea în port, după zile şi nopţi de navigaţie continuă, marinarii intrau în repaus, cu excepţia celor însărcinaţi cu deschiderea şi închiderea gazului, precum şi cu punerea în funcţiune a pompelor acţionate cu ajutorul curentului electric, produs de grupul electrogen al vasului. Portul nu livra curent şi nici linia electrică nu ajungea până la capul cheiului, cu o secţiune suficientă pentru cantitatea de kilowaţi necesari. Bineînţeles, toate motoarele erau antideflagrante şi se aflau într-un compartiment separat, prin al cărui perete metalic pătrundea doar axul, pentru a învârti pompa. Nici legătura electrică cu cheiul nu era de dorit, căci, dacă nava s-ar fi mişcat din cauza unei unde neaşteptate şi ar fi rupt cablul, acesta, căzând pe un vas de metal, ar fi putut să producă neajunsuri.

Cu adevărat binevenit a fost însă prânzul de la bord, organizat de căpitanul Vecchi, împreună cu întregul echipaj şi pregătit, cu multă pricepere, de tânărul bucătar, Giulio, pe care – mai târziu – l-am transferat, într-o vară, pe iaht. Aici au început să fie depănate, între un fel şi altul, după ciorba de peşte de rigoare şi alte bunătăţi, care nu se mai terminau, primele poveşti marinăreşti, de care luam cunoştinţă pentru întâia oară. Despre ce altceva ştiu să vorbească marinarii decât despre peripeţiile lor pe mare, despre lupta cu valurile, despre răsturnarea oalelor, cu toate precauţiile luate prin îngrădirea lor în dosul unor bare metalice, fixate cruciş pe maşina de gătit, despre dansul scaunelor (foarte puţine, fixate cu şuruburi, pentru a nu se plimba în momente nepotrivite), sau despre căderea din pat a celor ieşiţi din cart, când marea este prea înfuriată, cum, adesea, se întâmplă în mările Sardiniei, din cauza Mistralului ce suflă intens dinspre regiunea de nord-vest, adică din sudul Franţei. În lungile ore de navigaţie, marinarii mai înşală vremea, lansând de la pupa plase mari, cu

linguri metalice, pentru a pescui toni, rechini şi delfini, adică peşti mari, cu viteză de înot ridicată. Cu această ocazie am aflat de trista soartă a delfinilor, animalele mamifere cele mai inteligente după om, care, odată prinşi, plâng cu lacrimi omeneşti şi ţipă cu glas de copil, atunci când sunt ridicaţi cu macaraua la bord şi loviţi în cap cu măciuca de lemn. Din carnea lor neagră se face un fel de muşchi uscat la soare, numit în italiană *mosciame*, tare ca piatra, astfel încât, adesea, delfinii se răzbună pe cei care i-au pescuit, rupându-le dinţii. O echitate post-mortem. Pe atunci, nu aveam aceste sentimente şi nădăjduiam să pot pescui şi eu un delfin, a cărui carne mi-a fost servită ca aperitiv. După acest prânz pantagruelic, care a impus o prelungire a mesei pentru facilitarea digestiei, ajutată de cafele şi de digestive amare, ne-am îndreptat spre depozit. Noroc că inspectarea navei o făcusem înainte, ca şi observarea portului imens, aflat în construcţie şi menit să servească tot nordul Sardiniei pentru traficul său comercial cu Genova şi, mai puţin, cu alte porturi. La Genova se descărcau şi legumele, îndeosebi anghinarea, căreia îi prieşte clima din Sardinia. Peştii pescuiţi de flota numeroasă a domnului Farra, formată din vase de pescuit cu motor, erau trimişi în lăzi, cu gheaţă, tot la Genova. Numai crustaceele, în frunte cu langustele, erau destinate Marsiliei, care plătea preţuri foarte bune, iar producţia lor era abundentă, de mare calitate şi fără gust de petrol. Transportul crustaceelor se făcea într-un mod cu totul deosebit: vasele respective aveau pupa tăiată în parte, ceea ce permitea intrarea, până la un anumit nivel, a apei de mare, în care înotau lăzile cu languste, ce ajungeau astfel vii la portul de destinaţie. În aceste condiţii, langustele puteau chiar să zăbovească în port, unde marinarii-pescari aveau grijă să le hrănească cu peşte din abundenţă, dar de slabă calitate, pe care astfel îl transformau în carne de langustă, scumpă la cântar. Acestea sunt secrete ale meseriei de pescar pe care, acolo, în Sardinia, am început să le cunosc.

Când construirea depozitului de la Porto Torres s-a terminat, inclusiv cea a conductei de doi kilometri şi jumătate, până la capătul cheiului, unde era ţinută nava noastră, ca într-o carantină a celor loviţi de ciumă sau de holeră, nava *Cornelia* a început să transporte şi să descarce gazul direct în rezervoare, grăbindu-se să plece pentru a lua o nouă încărcătură destinată Siciliei. Ea îşi îndeplinea astfel misiunea de aprovizionare a insulelor, într-un mod mai puţin costisitor şi mai sigur, evitând transporturile şi degradarea buteliilor în voiaje lungi, devenite acum inutile. După apariţia *Corneliei* în Mediterana, au fost construite o seamă de alte nave asemănătoare, dar cu viteză mai mare, deşi capacitatea lor de transport era totuşi redusă. Ea a sporit în raport cu extinderea capacităţii depozitelor altor societăţi şi, încet-încet, s-a format o flotă de butaniere în Mediterana, luând naştere chiar o societate specializată, în Franţa, Océan-Gaz, din iniţiativa unui francez din Algeria. Acesta, după câştigarea independenţei de către ţara sa, mulţumită înţelegerii lui Charles De Gaulle, îşi îndreptase privirile spre un nou sector, deoarece nu se mai putea ocupa de transporturile de vinuri. Acest nou sector al transporturilor maritime de lichide speciale începea să formeze o piaţă tot mai concretă şi în lentă expansiune.

Butaniera *Cornelia* a avut însă primatul şi meritul începuturilor, căci după modelul ei s-au construit toate navele noi, cu rezervoare longitudinale, renunţându-se la formula norvegiană a micilor rezervoare verticale sau sferoidale. Experienţa *Corneliei* a demonstrat validitatea formulei imaginate de mine.

La posibilitatea de a transporta butan şi propan cu o presiune mai ridicată, îndeosebi vara, când arşiţa soarelui înfierbânta pereţii rezervoarelor, vopsite în argintiu, pentru a reflecta razele, şi stropite cu apă de mare, prin ţevi montate deasupra lor, s-a adăugat şi aceea de a transporta amoniac anhidru, la rândul său gazeificat şi lichefiat, întocmai ca şi gazele de petrol. Socoteam că, în viitor, şi acest produs, cerut din ce în ce mai mult de fabricile de

îngrăşăminte azotoase, va putea să fie transportat cu ajutorul butanierelor, ceea ce s-a şi realizat prin anii 1960. Problema nu era greutatea lui specifică mai mare, căci nava avea o rezervă disponibilă, ci puterea lui de coroziune asupra valvelor de bronz. De aceea, încă de la început, prevăzusem montarea unor valve din oţel inoxidabil, ceea ce ridicase costurile, dar îmi asigurase posibilitatea de lucru în viitor. Aşa s-a întâmplat când rafinăriile din Sicilia şi Sardinia, ca şi industriile petrochimice înfiinţate în anii ce-au urmat, au produs gaze de petrol în cantităţi excesive şi au putut să ni le furnizeze la faţa locului; noi le transportam, pe urmă, cu camionul-cisternă pe uscat sau le preluam printr-o conductă a noastră, conectată direct cu instalaţiile chimice ale societăţii SIR (Società Italiana Resine), din Porto Torres, proprietate a megalomanului Rovelli. Acesta, dintr-un simplu producător de cremă de ghete şi constructor-mecanic, devenise peste noapte petrochimist internaţional, absorbind trei mii de miliarde de investiţii făcute cu bani publici, sub formă de împrumuturi, cu dobânzi derizorii sau drept contribuţii *à fond perdu.* Astăzi instalaţiile sunt, în bună parte, în paragină, miile de muncitori au rămas pe drumuri şi au căzut în sarcina statului ca şomeri, iar directorii băncilor, diverşi politicieni şi însuşi Rovelli au obţinut cazare gratuită în închisori moderne, comparabile cu hotelurile din staţiunile de odihnă.

Când nava *Cornelia* a rămas fără lucru, societatea noastră a încheiat un contract cu Israelul, de lungă durată, pentru transportul amoniacului de la Veneţia la Haifa.

Pentru studierea ei, ca navă-prototip, tânărul petrolist Aristide Şain, administrator la societatea portugheză Sacor, mi-a cerut prieteneşte să i-o închiriez pe o lună. Urma apoi să fie examinată la Lisabona, în vederea construirii unui vas asemănător de către societatea Cidla, care începuse să distribuie gaz butan în *Lusitania* (Portugalia). I-am acceptat cererea şi invitaţiile la mese, unde, împreună cu directorul societăţii Cidla, m-a chestionat în

tot felul, spre a învăţa secretele meseriei în care devenisem expert. Directorul administrativ al societăţii l-a părăsit, la un moment dat, pe Aristide Şain şi a plecat în Israel, unde m-a invitat cu insistenţă să particip la constituirea unei societăţi cu cel puţin cincizeci la sută, pentru distribuţia gazului în această nouă ţară. Acolo se înfiripase deja o societate de acest gen, din iniţiativa unui evreu din România, cu numele tradus din *Wolf* în Lupu, mai potrivit cu noul climat, unde patru sute de mii de evrei din România, salvaţi de mareşalul Antonescu din ghearele lui Hitler, constituie o comunitate puternică, aproape un sfert din populaţia ţării, ceea ce putea să reprezinte o piaţă preferenţială pentru un specialist versat în toate tainele comerţului cu combustibil domestic. De aceea şi domnul Lupu m-a invitat să particip la majorarea capitalului societăţii sale, dispus fiind să o împartă cu mine. Recunoaşterea internaţională nu mi-a lipsit.

2 octombrie 1979, orele 11-23

La Stintino

Vizita de după-amiază la depozit a fost lungă, deoarece îmi impusesem să cercetez îndeaproape modalităţile de terminare a lucrărilor, asigurându-mi posibilitatea de a locui în timpul verii în apartamentul pe care mi-l alesesem, alături de cel al şefului de depozit, situat la etaj şi de cel al şefului de rampă, responsabil cu descărcarea butanului din navă şi umplerea buteliilor în stabiliment, Marino Marini, proaspăt căsătorit cu o învăţătoare din Porto Torres. Marini era originar din Mantova şi a fost primul care a stabilit o legătură temeinică, familială, cu insula. Le-am construit o locuinţă la parter, în clădirea birourilor, proiectată cu lărgime de spaţiu şi care depăşea nevoile momentului. Lucrările accelerate au făcut posibilă începerea activităţii, chiar în vara aceea, rămânând ca serviciile auxiliare să fie completate până la sfârşitul anului.

Toţi îmi vorbeau de frumuseţea Sardiniei, cu plaje, cu coaste nemaipomenite, curate şi sălbatice, în toată splendoarea lor naturală, iar ca localitate tipică mi se indica sătuleţul de pescari numit Stintino, la vreo patruzeci de kilometri de Porto Torres. M-am lăsat repede convins şi cu o maşină Fiat 1100, întoarsă din Grecia, după ce rămăsese acolo tot timpul cât permitea legea pentru o maşină cu număr italian, am plecat în această localitate împreună cu Teresa, poposind la barul-restaurant, unde se întâlneau pescarii locului. Era un local foarte modest, dar potrivit pentru nivelul

clienţilor săi, pescari arşi de soare, dar candidaţi oricum la reumatisme precoce, pătrunşi cum erau de umezeala nopţii, persistentă pe mare. Grija lor era nu de a lua aspirină (dovedit cel mai formidabil medicament contra reumatismului, a artrozei şi poate chiar a infarctului, datorită aşa-zisei subţieri a sângelui, fapt care a dus la lansarea sloganului că în ziua când cineva ia o aspirină, mai ales din acelea efervescente, cu vitamina C, este exclus infarctul), ci de a lua remedii antice: vinul, berea (în vechime numită *cerevisia),* distilatul de tescovină numit în italiană *grappa,* un rom autentic cubanez, colorat cu zahăr ars, pentru a-i da o faţă mai atrăgătoare decât cea a alcoolului alb, transparent, şi atâtea alte aperitive şi digestive în care Italia este maestră, prin calitatea şi cantitatea lor. Cam toate aceste remedii dau multe calorii, cu avantajul că acestea se ard imediat şi nu pot fi depozitate sub formă de grăsime, dând energie instantanee celui nevoiaş, care se simte cuprins de o căldură plăcută, de la rădăcina părului până la unghiile de la picioare. Vorbesc în cunoştinţă de cauză, căci şi mie, mai târziu, mi s-a întâmplat să mă întorc îngheţat de la un pescuit mai lung şi să simt nevoia unui duş interior, care să-mi restituie forţele.

Proprietarul acestui bar îi îmbia, cu multă grijă, pe clienţi, considerând o datorie a sa aceea de a bea în cinstea fiecărui client şi de a mai trage şi pe furiş câte o duşcă, în momentele când nu se putea justifica în faţa nevestei, cum că ar fi fost în exerciţiul funcţiunii. Petrino, alintat cu acest nume de pescari, era un fost boxer, cu nasul rupt, cum se cuvine unui profesionist care se respectă, de aproape doi metri înălţime, care, cu toate libaţiile noii sale profesiuni – fatal schimbată la vârsta de cincizeci de ani, când pumnii încasaţi sunt mai numeroşi decât cei daţi –, reuşise să-şi menţină o linie elansată, fără urmă de burtă, contrar regulii generale. Se ştie că alcoolul, prin ardere, alimentează corpul şi toate organele sale, care primesc energie suficientă şi nu mai au nevoie de altă hrană. Desigur, la alimentele solide nu se poate

renunţa, pentru a evita atrofierea tubului digestiv. Ele însă devin un surplus, care se transformă automat în grăsime, dând formă rotundă, adipoasă, pântecelui. Se prea poate ca Petrino să fi avut secretele lui şi să se fi menţinut astfel datorită unor activităţi nocturne, care, după cum se ştie, cer multă energie, echivalând cu un meci, cu un consum de o mie până la o mie cinci sute de calorii, după cum, cu multă competenţă, mi-a spus ministrul-adjunct al Sănătăţii, într-o convorbire de nivel ridicat. Se mai întâmplă şi astfel de lucruri, fiind prea plicticoasă comentarea repetată a efectelor Gerovitalului şi Aslavitalului şi valorificarea lor în străinătate, pe scară întinsă, cu posibilitatea obţinerii multor milioane de dolari, căreia consilierii neştiutori ai turismului şi ai comerţului exterior i se împotrivesc cu toată puterea reuşind, din păcate, prin apropieri ierarhice, să-l convingă şi pe preşedintele ţării. Se înscrie şi aceasta printre marile posibilităţi ratate ale ţării, din cauza lipsei de simţ comercial şi a centralizării administrative.

Petrino nu cunoştea toate aceste subtilităţi moderne, descoperite de români. El credea în tradiţie şi nu voia s-o schimbe, cu atât mai mult cu cât trăia în partea cea mai nordică a Sardiniei, în tipicul Stintino. Avea totuşi grijă să nu mănânce prea multe macaroane (în sensul de paste de tot felul), prezentate sub diferite forme – între care şi *gnocchetti sardi,* asemănători unor boabe de fasole –, bine condimentate cu sosuri de tot felul şi presărate, până la totala acoperire a culorii lor, cu *pecorino sardo,* ras fin, care dă un gust cu totul special felului de bază al meniului.

Soţia sa, unguroaică, fostă dansatoare şi cine ştie ce altceva, ajunsă la vârsta canonică, s-a retras în sihăstria de la Stintino, cucerită probabil după vreun meci susţinut cu succes de fostul falnic boxer, Petrino. Fapt este că femeia a ştiut să se adapteze, să înveţe târziu bucătăria sardă şi să pregătească peştele după gustul clienţilor locali, care aduceau ei înşişi peştii la bucătărie. Am apreciat şi noi bunătăţile sarde preparate de unguroaică, ceea ce a prilejuit o convorbire şi, din partea ei, o simpatie spontană, mai

ales când a auzit că sunt din Transilvania şi a simţit înfiorarea produsă de vocea pământului, care nu se uită. Românii şi maghiarii au trăit în vecinătate, în principatul românesc al Transilvaniei, condus însă în majoritate de străini, fiind puntea de legătură între aceste două popoare care s-ar înţelege foarte bine, dacă n-ar fi conducătorii şi cercurile, mai bine zis clicile, interesate să semene vrajbă între ele şi care aspiră la dominaţii, aţâţând poporul de jos. Excesele îşi au originea, întotdeauna, în aceste aţâţări ale politicienilor, responsabili de toate nenorocirile şi conflictele dintre neamuri.

După cina luată în mijlocul unei lumi noi, formate numai din pescari cu bărci mici, individuale, s-a pus problema cazării noastre. Petrino nu avea han ca să ne ofere găzduire. Repede însă a găsit-o pentru noi, în casa unui pescar, chiar vizavi de cârciuma sa. O casă foarte curată, bine întreţinută de nevasta pescarului, care găsea timp şi pentru descurcarea peştelui din plasă, dimineaţa, la sosirea soţului său cu acea capcană numită *trimaglio,* alcătuită din trei plase împreunate, din care peştele intrat nu mai scapă în ruptul capului sau, mai bine zis, în ruptul... cozii. Ca toate casele de la ţară şi aceasta era împodobită cu icoane, fotografii şi ştergare, iar pe jos şi pe pat erau instalate scoarţe bănăţene şi olteneşti, ba chiar şi moldoveneşti, aidoma cu cele din ţară. M-a izbit din primul moment această asemănare nemaipomenită şi, cu dorul de ţară, abia aşteptam să mă desfăt în această casă rustică românească, la două mii de kilometri depărtare. Am dormit ca un copil fericit, împresurat de balsamul amintirilor de odinioară. Ars de nostalgia patriei îndepărtate, am avut impresia regăsirii ei pe aceste meleaguri de care m-am îndrăgostit cu toată puterea. Sardinia mi-a rămas de atunci în suflet, pentru totdeauna. Nu mai vorbesc dimineaţa, când spălarea se făcea într-un lighean de porţelan, în mijlocul căruia se afla o mare carafă, plină cu apă dulce, adusă de la cişmea, căci apa era importată cu un mic vaporaş al marinei, depozitată în sat

şi distribuită apoi prin nişte conducte, în câteva puncte strategice ale locului. Dar fiecare casă mai avea şi propria cisternă, căci acoperişul era o terasă care aduna apa de ploaie şi o cobora printr-un burlan într-un puţ, unde cărbunele şi piatra de var o filtrau şi o păstrau pentru nevoile gospodăriei. Casele satului Stintino erau strâns legate una de alta şi intrarea în ele se făcea printr-o tindă-vestibul, care dădea acces la toate celelalte încăperi. În spatele lor erau şi mici grădini, dar prea puţin fertile, din cauza lipsei de apă. Numai cu ploile primăverii şi roua dimineţii nu se pot cultiva prea multe legume. Totuşi ceapa, usturoiul, ardeiul roşu, iute, numit aici *zenzero,* indispensabil pentru supa de peşte sardă *(zimino),* câte un cuib de cartofi sau anghinare, nu lipseau din casa insularilor. Exista o piaţă sau, mai bine zis, o prăvălie, dublată de un cărucior al unui vânzător ambulant, unde se puteau cumpăra verdeţuri, legume şi fructe. Carnea se folosea puţin – o dată pe săptămână –, căci brânzeturile, cu multe proteine, o înlocuiau cu succes. La nevoie, la cererea vreunui client, cârciuma lui Petrino dispunea de câte un pui sau de câte un iepure de casă. Venind cu maşina pe drumurile de ţară, străbăteam pajişti cu fâneţe şi flori de câmp, frumos colorate în luna mai, din tufele cărora ţâşnea uneori câte un iepure sălbatic. În trei ocazii am vânat, fără să vreau, iepuri, care, aflaţi la marginea drumului, săreau ca din arc în faţa farurilor maşinii şi sfârşeau sub roţile ei. Unul, chiar în timpul zilei, s-a aruncat cu capul în centrul roţii, ca un sinucigaş. Deci, nelipsind vânatul de câmp şi cel de baltă, abundent pe iazul *di Pilo,* sarzii îşi îmbogăţeau astfel hrana, căci aproape fiecare era vânător de dragul de a avea puşcă. În pădurile de gorun, regăsite în Sardinia la fel cu cele din România, unde ghinda există din abundenţă şi rizomii plantelor conţin amidon şi pentoze (zahăr cu 5 carboni), mistreţii sunt locuitorii fireşti. În Sardinia există obiceiul de a face şuncă de mistreţ, mult mai slabă şi mai gustoasă decât cea făcută din porcii domestici, adesea trimişi la pădure să se mai sălbăticească, cum se întâmplă şi în

Delta Dunării. Cel mai apreciat fel de mâncare în Sardinia este purcelul de lapte, numit *porcheddu,* iar în dialect milanez *purschel,* pronunţat purşel. Pentru pielea lui crocantă sau pentru şoriciul căpătat când este mai mărişor sarzii au creat un vin special, de optsprezece grade, numit *vernaccia.* Locul unde se produce este valea dominată de oraşul Oristano, situat pe coasta de vest, la mijlocul insulei. Când am vizitat acest oraş, oaspete al prietenului meu marinar, comandantul Giovanni Dessy, la jumătatea drumului dintre Alghero şi Oristano, am trecut, pe un pod, peste torentul-pârâu Bega, nume identic cu cel al râului şi canalului Bega din Banat, construit anume sub Imperiul Habsburgic, pentru a transporta produsele agricole abundente spre Tisa şi Dunăre. Păstoritul fiind una din îndeletnicirile principale ale sarzilor, de sărbători şi primăvara nu lipseşte din casa nimănui un miel, dar mai ales un ied copt în spuză, în groapa în care se face focul din vreascuri şi lemne uscate, la care se adaugă şi ramuri verzi de pin, pentru a da parfum cărnii, pe dinafară, câtă vreme în pântecele animalului sunt introduse ramuri de rozmarin, usturoi, ceapă, ardei, piper şi alte mirodenii, între care cimbrişorul şi dafinul nu lipsesc.

Baza alimentaţiei satelor de pescari de pe toată coasta Sardiniei este însă peştele de mare calitate, de toate soiurile, pregătit în nenumărate feluri. Modul cel mai simplu este prăjirea sa pe un grătar pus pe foc mocnit, dar întreţinut, în ultimul moment, cu ramuri de răşinoase, aflate din belşug în Sardinia, îndeosebi în tufele mici cunoscute sub numele de jnepeni, tuia sau ienuperi. M-am oprit o săptămână la Stintino şi am învăţat să cunosc diversele calităţi de peşte, cu numele şi caracteristicile lor, dar şi felul cum se pescuiesc aceştia. Scopul meu era să aflu secretele acestei îndeletniciri milenare, practicată şi ca divertisment, căci după muncă omul are nevoie de odihnă şi de o descătuşare de gândurile apăsătoare. Ceea ce m-a impresionat mai mult au fost calmarii, pe care nu-i văzusem niciodată şi nici nu auzisem de ei

în lunga mea carieră de pescar de râu. Nu credeam că pot fi atât de gustoşi fripţi, tăiaţi în inele sau întregi, prăjiţi şi, apoi, condimentaţi cu untdelemn, piper, sare şi pătrunjel. Nici cu langustele nu eram prea familiarizat, acestea fiind alimente scumpe, rezervate celor rafinaţi şi adesea celor maturi sau prea maturi, care simt nevoia unei noi tinereţi şi vor să beneficieze de calităţile lor afrodiziace. Eu trăiam a doua tinereţe şi nu aveam asemenea necesităţi, dar în Sardinia acesta era un aliment obişnuit, pe care îl foloseau toţi cei cu stomac robust şi ficat nevătămat. Langusta este un aliment potrivit la prânz, căci seara e greu de digerat şi poate constitui cel mult o gustare.

Instruirea asupra peştilor a însemnat şi documentarea asupra mijloacelor de pescuit, care diferă de la caz la caz, putându-se folosi fie undiţa, fie vârşa sau plasele. Ceea ce m-a surprins, în primul rând, au fost tocmai plasele ingenioase, cu care se întorceau dimineaţa pescarii, după ce seara le afundaseră de-a lungul coastelor, în locurile cu nisip, alge şi roci, în care mişună peştii. Pentru a-i dezorienta şi mai mult, plasele sunt întinse în formă de zigzag şi devin fatale pentru toate speciile de peşti de mare, care se mişcă în căutare de alimente. Plumbii şnurului de bază trag plasa la fund, iar plutele şnurului de suprafaţă o ţin la verticală. Ea se întinde pe o distanţă de câteva sute de metri, formând o barieră de 1,10 – 1,30 m. O plasă cu ochiuri mari, de zece centimetri pe latură, atinge aripioarele peştelui, care, neştiutor şi enervat, nevăzând noaptea capcana, dă lovituri cu botul în plasa mijlocie, cu ochiuri mici de doi centimetri cu care intră apoi în ochiul mare al celei de-a treia plase, aflată de cealaltă parte, formându-şi un înveliş, un fel de sac din care nu mai scapă. Rămâne, astfel, prizonier toată noaptea. Şi dacă vreo murenă sau vreun delfin nu vine să-l devoreze sau dacă puricii-de-mare nu-l ciugulesc, începând de la ochi şi de la branhii, lăsându-i doar spina dorsală, dimineaţa îl culege pescarul care, cu multă muncă şi îndemânare, îl scoate apoi afară, deznodându-l din mrejele în

care singur s-a vârât. Iscusită minte a avut inventatorul *trimagliei,* fără scăpare pentru peştii spinoşi, dar şi pentru caracatiţe şi sepii, rareori pentru câte o murenă sau gronc lunecos, care rămân înşfăcaţi în plasă, împreună cu celelalte specii. La aceştia se mai adaugă, uneori, şi câte o langustă venită să deguste la masa pusă, sau câte un melc de mare, cu cochilia plină de zgrunţuri, călător şi el pe fundul mării, mişcându-şi pedunculul, talpă şi scut în momentul retragerii strategice în găoace. Există şi alte sisteme de plase, nişte năvoade lungi, întinse de-a lungul plajelor, astfel încât se desfac de la suprafaţă până la fund şi, apoi, sunt trase la ţărm cu caii, căci sute de metri de năvod întins în apă, cu tot cu prada de peşte adunată în sacul ce se formează când s-a ajuns la ţărm, cer multă forţă. Este o metodă de pescuit care se vede din ce în ce mai rar. Târârea unei plase solide, de o sută de metri, cu o gură deschisă sub formă de sac, pe o distanţă de zece, cincisprezece metri, pe fundul nisipos al mării, la sute de metri adâncime, de către nişte prăjini „divergente“ instalate pe vasele de pescuit cu motor, a înlocuit pescuitul cu năvoade, la ţărm, cu rezultate foarte bune, dar cu consecinţe ecologice dezastruoase, căci draghează marea ca o grapă sau o curăţă ca un plug, aducând la suprafaţă tot ce întâlneşte în cale: peşti mari şi mici moluşte, calmari, sepii, crustacee, scoici şi, uneori... cizmele vechi, de cauciuc, ale vreunui pescar înecat tocmai din pricina lor, cum s-a întâmplat recent. În tot golful Asinarei se văd, zilnic, astfel de vase brăzdând fundul marin, iar noaptea întinzând alte năvoade de suprafaţă, pe un cerc mare, în mijlocul căruia se află două, trei bărcuţe, cu lămpi mari de zeci de mii de lumini, alimentate cu gaz butan-propan, spre a atrage sardinele care vin în bancuri, uneori de zeci de tone. Năvodul se strânge din ce în ce mai mult, iar partea sa de jos devine fund de sac, deşi sardinele înoată şi rămân, întotdeauna, la suprafaţă. Bărcile cu lumini se retrag, la închiderea definitivă a cercului, iar năvodul devine o enormă plasă închisă şi este ridicat cu macaraua pe punte, unde se

descarcă singur. Alteori, marele sac, cu mii şi mii de kilograme de sardine, este descărcat cu ajutorul unor lopeţi de plasă, numite *coppo.* Adesea, vasul este încărcat peste măsură, iar peştele este depozitat în toate compartimentele cu gheaţă sau rămâne în lăzi, la bord şi este repede transportat în port, unde intră în fabrica de conserve şi de prelucrare a întreprinderilor Farra.

Pescuitul pe fundul mării, care a luat astăzi o mare dezvoltare, comportă şi anumite pregătiri, pentru conservarea peştelui, de la douăzeci şi patru de ore până la o săptămână, fiecare vas de pescuit având o mare magazie sub punte, unde se ţin lăzile pentru depozitarea peştelui, ce conţin gheaţă măcinată, încărcată în fiecare zi, înainte de plecare. Îndată ce peştele a fost scos din plasă, este clasificat pe categorii, apoi pus în lăzi şi presărat cu gheaţă, care-l conservă foarte bine, păstrându-i prospeţimea şi umezeala necesare. Când pescuitul este abundent, lăzile de lemn subţire, asemănătoare cu cele de portocale, se depozitează şi pe covertă, acoperite cu prelate. Vasele de pescuit moderne au în pântecele lor o sală frigorifică, unde peştele este depozitat fără gheaţă şi unde poate fi congelat la minus douăzeci de grade şi conservat, la nevoie, pentru săptămâni şi luni de zile.

Recent, am vizitat un şantier la Ancona, care, în loc să construiască vase de pescuit din lemn gros sau din fier, după modelele clasice, le construieşte din beton armat. Pe scheletul de fier-beton sunt aplicate reţele de sârmă – câte cinci până la nouă straturi –, îmbibate apoi cu beton, format din ciment şi nisip cu granule de o anumită dimensiune, spălat, uscat şi deci lipsit de orice impurităţi. Avantajul este că vasul nu mai are nevoie de întreţinere cu vopsele costisitoare, nici pe dinafară, nici pe dinăuntru şi, în caz de ciocnire, se comportă mult mai bine decât lemnul sau fierul. Pereţii de beton, nu mai groşi de doi centimetri şi jumătate, nu se găuresc complet, în caz de impact, iar sârmele dezvelite după fărâmiţarea betonului nu permit pătrunderea apei în cală, decât în cantităţi reduse. În plus, reparaţiile se pot face

uşor, cu un pumn de *cemento rapido,* adică ciment rapid. Aceste vase de beton au mărimi cuprinse între cincisprezece şi douăzeci şi patru de metri şi cabina de comandă din aluminiu anticorosiv şi oţel inoxidabil, fiind echipate cu toate instrumentele şi maşinile necesare, atât pentru pescuitul de adâncime, cât şi pentru prinderea tonului şi al peştilor-spadă, cu nasul lung, de unde le vine şi numele. Motorul monocilindric este înlocuit cu un motor diesel de patru, şase, opt sau doisprezece cilindri. Totodată, aceste vase au un grup electrogen şi o instalaţie pentru fabricarea gheţii din apa de mare, gheaţă care, măcinată şi pusă în lăzile cu peşti, conservă mediul originar marin al acestora, neîndepărtându-i savoarea, aşa cum se întâmplă în cazul folosirii gheţii obţinute din apă dulce. Am văzut vasele în construcţie pe şantier şi le-am văzut apoi în funcţiune, în apă, în portul fluvial de la Pescara; s-au impus, de îndată, prin noutatea şi modernitatea lor. Unele bărci de beton au fost construite la Genova, pe la anul 1915. Mai târziu, englezii au brevetat un astfel de sistem de construcţie, pe care italienii l-au cumpărat sub formă de licenţă. Astăzi, după perfecţionarea sistemului în diferite moduri şi după o experienţă de zece ani, italienii construiesc astfel de bărci pe cont propriu şi sunt gata să dea licenţe altor ţări. Atât sunt de siguri constructorii, încât au aplicat sistemul şi la iahturile cu pânză, deja în circulaţie, care au câştigat premii. Aceste noi corăbii ale lui Noe înfruntă mult mai bine marea, ruliul lor e mai redus şi viteza, la paritate de forţă, este mai sporită. Inginerul Checco, care le-a proiectat, explică această performanţă prin libertatea, pe care a avut-o, de a le da forma hidrodinamică ideală, nefiind limitat nici de tabla rigidă de fier şi nici de scândurile sau bârnele de lemn. Cu reţelele de sârmă şi cu cimentul li se dă forma respectivă şi sunt fasonate cu mistria, după dorinţă. Bineînţeles, nu sunt lipsite de nici unul dintre aparatele moderne de detectare a bancurilor de peşti, cum ar fi ecosondele de adâncime, şi nici de mijloacele de navigaţie cele mai perfecţionate, ca radarul

şi goniometrul, sau de cele de comunicare prin radio, fie prin sistemul SSB *(Single Side Band),* fie prin frecvenţă foarte înaltă VHF *(Very High Frequency).* Mă gândesc să introduc acest sistem de construcţie în Mexicul scăldat de apele, până mai ieri, nepoluate ale Mării Caraibilor şi de cele ale Pacificului. Sicilienii au început să-şi modernizeze flota pescărească, dar Sardinia întârzie s-o facă. Întreprinderile Farra au decăzut, iar flota de douăzeci de vase de pescuit s-a redus, căci apele golfului s-au impregnat de izurile petrochimiei, la rândul ei în părăginire. Peştii au emigrat în alte zone.

Din fericire, în epoca iniţierii mele în materie de pescuit, peştele se găsea din belşug şi marea era cristalină, cum numai în Sardinia o puteai vedea. Întorcându-mă, trei ani mai târziu, din Africa de Sud, cu un prieten, director la Mobil Oil, obişnuit cu apele Oceanului Indian, încărcate de nisip şi nămol, am poposit în aceste locuri, ceea ce i-a permis însoţitorului meu să se convingă cu proprii ochi că fundul Mediteranei este vizibil până la cincisprezece metri adâncime. Interesul cel mare, în discuţiile zilnice cu pescarii de la Stintino, consta în a afla cu ce instrumente să pescuiesc pălămidele, care trag de lingura lansată dintr-o barcă ce înaintează cu viteză redusă, sau *denticii* foarte isteţi şi rapizi, ori vreun alt peşte cu carnea tare, ca toţi peştii răpitori. Dar eu n-aveam încă o barcă şi am fost nevoit să închiriez una sau să mă las invitat de câte un pescar pe barca sa, la pescuitul de dimineaţă al peştilor de adâncime, cu o undiţă alcătuită dintr-un fir de nailon cu două, trei sau patru cârlige, trase la fund de o bucată de plumb de zece-cincisprezece grame. Firul este ţinut la verticală şi întins cu degetul, aşa că orice muşcătură a unui peşte e simţită, şi pescarul reacţionează cu o smucitură. Dacă este bine făcută şi la timp, firul este tras în barcă şi se scoate peştele, de culoare maro, vărgat cu gri sau albastru amestecat cu roşu; aceştia sunt peşti foarte gustoşi, dacă sunt prăjiţi în untdelemn. În crăpăturile rocilor din jurul Stintino-ului se mai găseau şi nişte peşti de culoare roz, rude apropiate ale *dentici*-lor, cu care adesea se confundă şi care tot cu undiţa descrisă mai sus se pescuiesc, cu o nadă specială, de sepie cu carnea dulce şi mult apreciată de alţi peşti. Dar e nevoie să ai o sepie mai înainte şi să pregăteşti mai multe undiţe de acest fel, căci, adesea cârligele rămân agăţate în crăpături şi în plantele acvatice, cu rădăcini şi tulpini foarte rezistente.

M-a mirat mult modalitatea de pescuire a sepiilor. Pescarii ştiu să distingă sepia feminină de cea masculină. Când reuşesc să prindă vreo femeiuşcă, o leagă de un fir şi o coboară la fund, ca, după puţin timp, să se arunce pe ea câte doi, trei masculi, care se lipesc de ea cu atâta tărie şi nepăsare, încât sunt traşi la suprafaţă în barcă şi abia atunci se dezmeticesc din actul amoros, care le-a adus moartea. Calmarii, în schimb, sunt pescuiţi seara, înainte de apusul soarelui şi noaptea, când luna întârzie să apară şi să lumineze apele. Instrumentul folosit este alcătuit dintr-o bucată de plumb de şapte centimetri, de forma unui peşte, cu capul înconjurat de ace de gămălie, împlântate în plumbul topit şi rămase ca o coroană de spini, de jur împrejur. Corpul de plumb este înfăşurat cu aţă albă, iar de coadă se leagă firul de nailon. Instrumentul, de culoare albă, uneori pur şi simplu vopsit, este aruncat în apă până la treizeci de metri adâncime exprimată, de obicei, în „braţe“, corespunzătoare unei lungimi de şase picioare, a câte treizeci de centimetri fiecare, aproximativ, măsură care corespunde într-adevăr deschiderii braţelor. Fundul mării, pe unde trec calmarii, este plin, de obicei, cu alge marine. În adâncurile nisipoase sau stâncoase nu se pot prinde calmari. Ajuns la fund, instrumentul trebuie repede ridicat la mai bine de un metru, iar apoi săltat cu braţul, în mod ritmic. La fiecare smucitură, plumbul face o mişcare în apă, dând impresia unui peştişor pe fugă, cu sclipiri fosforescente. Această iluminare se datorează frecării plumbului de microorganismele din apă, care formează aşa-zisul plancton, aliment de bază al vieţuitoarelor mării, care

emană, la izbire, licăriri fosforescente. Calmarul – după o observaţie circumspectă, înotând împrejurul peştişorului de plumb – se convinge că este vorba de o pradă vie şi luminoasă şi o încleştează. La smucirea braţului, se simte totanara agăţată (căci aşa se numeşte instrumentul) şi abilitatea pescarului este de a trage firul în barcă, repede de tot, împreună cu calmarul străpuns de ace. La descărcarea calmarului în barcă, începe spectacolul, căci, supărat de noua sa condiţie, acesta începe să împroaşte cerneală neagră în toate părţile şi să-şi modifice culorile corpului după ambianţa înconjurătoare, datorită unui mecanism mimetic automat. Pentru atragerea calmarilor spre barca lor, pescarii folosesc o lampă de forma unui pălării, a câte o mie sau două mii de lumini (lucşi), care reflectă toate razele în apă, căci peştii şi calmarii sunt atraşi noaptea de orice sursă luminoasă. Până mai ieri, lămpile funcţionau cu benzină şi petrol gazeificat şi pus sub presiune, cu ajutorul unei pompe de mână, după sistemul primus. Mai de curând, s-a introdus propanul sub presiune, în butelii, fără bătăi de cap, mai curat la ardere şi mai luminos. Pescarii din Stintino deveneau clienţii mei virtuali şi prietenia mea cu ei a însemnat şi crearea unei noi pieţe pentru folosirea gazului lichefiat de petrol.

După o săptămână de şedere la Stintino şi de odihnă, împreună cu Teresa, încântată să-mi explice, la rândul său, frumuseţile şi bucuriile mării, ea, cea născută la mare, în Versilia, am învăţat multe. Am părăsit localitatea cu inima strânsă şi dorinţa vie de a mă întoarce cât mai curând în Sardinia, pentru vacanţa de vară, pe care nu mi-o mai luam din anii de după război, când mă duceam, cu Zeno, la Santa Margherita Ligure. Dar pentru aceasta aveam nevoie de o barcă, pe care trebuia să mi-o procur cât mai curând şi care trebuia să corespundă cerinţelor pescăreşti şi, în acelaşi timp, să aibă o apărare împotriva razelor puternice ale zilei şi a umezelii nopţii.

Teresa a rămas o lună în Sardinia, la Porto Torres, în casa neterminată, pentru a gândi şi a scrie, iar eu m-am dus la Milano, pentru a-mi relua lucrul, în acea perioadă aşteptându-mă adunarea generală şi aprobarea bilanţului societăţii, precum şi prezentarea declaraţiilor fiscale. Termenul ultim pentru adunări, în a doua convocare, era sfârşitul lunii mai, iar declaraţiile fiscale asupra beneficiilor şi pierderilor trebuiau făcute, în fiecare an, până la sfârşitul lunii iunie.

O barcă venețiană în Sardinia

Sfârşitul de mai şi luna iunie au fost foarte încărcate de activităţi, care m-au făcut să mă deplasez la Genova, la Roma, dar şi la Veneţia, unde am descoperit străzile Drăgan, existente încă din secolul al XIII-lea, descoperire făcută în 1952 şi urmată de cumpărarea casei de la instituția de ajutorare a primăriei, mereu în lipsă de bani. Toate acestea mă legaseră, într-un mod deosebit, de acest oraș, atât de aproape de inima oricărui român, iar pentru mine cu o semnificație cu totul aparte. Începusem să mă simt şi eu un veneţian de veche spiţă, în vreme ce dialectul veneţian, foarte apropiat de limba română, prin lipsa consoanelor duble, care-i încurcă şi-i trădează întotdeauna pe străini, mă asimila, mă „acoperea“ cumva, încât mulţi declarau că vorbirea mea românească era venețiană. Mai târziu, același lucru mi s-a întâmplat în Sardinia, câtă vreme Teresa socotea româna mai apropiată de dialectul din Abruzzo, patria lui Gabriele D'Annunzio. Ba chiar mai mult, începusem o acţiune de apropiere şi de „înrudire“ cu babele proprietărese ale casei care dădea spre Canal Grande, la care adesea mă duceam şi cu care eram pe punctul de a stabili o înțelegere, devenind urmaşul lor. În felul acesta, aş fi unificat proprietățile, iar, într-o bună zi, aș fi putut privi Canal Grande de pe balconul Casei Drăgan, *Ca' Dragan*, în dialect veneţian. De-a lungul acestor două proprietăţi, se afla Ramo Dragan, care se încheia, prin câteva trepte, în Canal Grande, sub casa

„verişoarelor“ Lebreton, având astfel şi un portego Dragan, debarcader şi poartă, iluminat de oraş, dar cu becul mereu spart de către perechile de îndrăgostiţi, care, aidoma pisicilor veneţiene, se cotoiau tocmai acolo şi aveau nevoie nu de lumină, ci de întuneric. A trebuit să cer să fie blindată lampa, cu o robustă reţea metalică, întocmai acelora de la bordul navelor. Dar nici reţeaua de sârmă n-a rezistat multă vreme. Forța amorului nu cunoaște obstacole. În timpul vizitelor mele la Veneţia, pe care le înteţeam, pentru întărirea rudeniei, plătind casă şi pensiune la preţuri bune pentru businessul Antoniei Lebreton, începusem să studiez, cu metrul în mână, şi posibilitatea deschiderii porţii centrale a pivniţei lor, pe unde să introduc şi să garez o barcă cu motor, pe care socoteam că trebuie s-o am, pentru a deveni un veritabil veneţian. Măsurile corespundeau, barca n-ar fi deranjat spălătoria şi nici cămara cu lemne, doar că, în zilele ploioase de toamnă sau în timpul mareelor mari, cauzate de atracţia lunii pline, în anumite perioade ale anului, barca risca să plutească din nou şi să se ridice chiar până la plafon, scufundându-se apoi. Bine legată şi închisă prin poarta ce dădea spre Canal Grande, aş fi regăsit-o intactă la retragerea apelor, pe locul său, cu riscul cel mult de a se fi umplut de noroi şi, poate, de anumite reziduuri plutitoare, care se întâlnesc adesea pe canalele veneţiene, ce înlocuiesc sistemul de evacuare al oraşului. Nu rareori, plimbările romantice în gondolă, pe canalele mai solitare, sunt parfumate de deşeuri proaspete, eliminate nu numai de ţevile de scurgere ale bucătăriilor, dar şi de „ţevile de scurgere“ a materiilor pregătite în bucătărie, care au urmat o cale mai lungă, terminând tot acolo, în pitoreştile canale. Pe Canal Grande, vapoarele şi bărcile cu motor, cu elicele lor puternice, macină tot ce întâlnesc în cale, în apă rămânând numai verdeţurile, cojile de portocale şi alte fructe plutitoare, alături de dopuri, sticle şi ambalaje de plastic. Acestea sunt pescuite, din când în când, de nişte bărci aflate în serviciul primăriei. Marele noroc al Veneţiei este însă tocmai mareea, care,

tot la şase ore, curăţă canalele, menţinându-le într-o stare acceptabilă, fără izuri deosebite. Cu toate aceste inconveniente, Veneţia are farmecele sale şi un sejur, mai scurt sau mai îndelungat, cu plimbări pe canale, cu mijloace publice sau private sau cu participarea la diverse manifestări culturale, este întotdeauna o plăcere şi o desfătare. Pentru mine, Veneţia reprezintă ceva mai mult şi mă simţeam mândru că locuiam într-o casă şi pe o stradă care îmi purtau numele. Calle Dragan era o stradă intactă şi respectată, dar Ramo Dragan, tăiată în două, în anul 1870, de către strada Nova, fusese camuflată de către zugravii comunali, plătiţi de proprietarii palatului alăturat, Bianchi-Michiel, azi Pensione Ca' D'Oro, care, cu subterfugii ieftine, voiau să-şi vândă numele fixat pe zidurile Veneţiei. Cu oarecare precauţie, puseseră inscripţia pe zidurile casei lor. La început nu ştiam şi mă mulţumeam cu Calle Dragan şi o bucăţică din Ramo Dragan, rămasă în partea opusă. Ambele nume scrise, vopsite şi fixate în chenarele obişnuite. Cercetând în arhivele primăriei şi scoţând copii după planurile cadastrale ale caselor şi străzilor din jur, am descoperit adevărul, de altfel atât de logic şi de clar, căci Ramo Dragan nu putea să poarte două nume în acelaşi timp. Cu o falcă în cer şi una în pământ, m-am îndreptat spre primărie şi, în numele Drăganilor veneţieni, cu rădăcini genealogice până prin 1200, am protestat, cu documentele în mână. Avusesem precauţia să fac şi nişte fotografii, care să întărească afirmaţiile mele şi, astfel documentat, am făcut cerere la primărie, pentru restabilirea adevăratei nomenclaturi a Veneţiei, confirmate şi de faimoasa carte a lui G. Tassini, *Curiosità veneziane* (Edizioni Scarabellin, Veneţia, MCMXXXIII), la pagina 230. În faţa evidenţei şi a protestului meu, profund democratic şi istoric, ajutat şi de prietenul Evrestem Contro, funcţionar al primăriei şi cunoscut fiind, încă din anul 1952, de la Congresul Confindustriei, de către primarul oraşului, la curent cu intenţiile mele de a înfiinţa o fundaţie şi o *business school,* am primit

câştig de cauză şi Ramo Dragan şi-a recăpătat numele în întregime, alungându-l pe cel de intrus al lui Bianchi-Michiel.

Eram deci profund legat de Veneţia şi începusem chiar să mă interesez de bărcile cu motor, vizitând în acest scop câteva şantiere, dintre care cel mai indicat mi s-a părut şantierul domnului Scarpa, cu un birou de vânzare şi un magazin la Milano. A fost primul meu contact cu şantierele şi oamenii lor, chemaţi să satisfacă nevoia de divertisment, pe apă, a omului. Înainte de toate, ei sunt mari psihologi şi prima acţiune pe care o întreprind este marketingul clientului potenţial, pe care-l încadrează bine, din punct de vedere al posibilităţilor, al priceperii şi al dorinţelor sale. În funcţie de acestea, ei se orientează apoi, în alegerea formei noii ambarcaţii, potrivite cu stilul casei clientului respectiv sau realizate şi modificate la cererea şi după gustul clientului. Acesta este aspectul cel mai delicat, cum am avut mai târziu ocazia să constat în Sardinia. Când aceste mici şantiere nu au nimic de lucru, şefii lor sunt capabili să urmeze orice fantezie a clientului, uitând că bărcile nu pot ieşi din anumite canoane de bază, fără consecinţe neplăcute.

Cu domnul Scarpa am vorbit despre o barcă cu motor pentru Veneţia. Alegerea sa era foarte lesnicioasă, căci Veneţia e cunoscută pentru diversitatea şi frumuseţea modelelor sale, concurată numai de produsele Casei Riva, de pe Lacul Iseo. Dar babele mele întârziau mereu tranzacţia, neştiind cât să ceară pentru nuda lor proprietate şi, ca atare, nu puteam începe de la potcoavele cailor, adică cumpărând barca fără a avea casa. De aceea, o barcă frumoasă şi lucioasă ca o cobză, din cel mai ales lemn de acaju sau tec, care să se legene sub balconul doamnelor Lebreton, nu era încă de actualitate. Pe moment, mă interesa o barcă solidă, care să poată înfrunta nu numai apele liniştite ale canalelor veneţiene, dar şi valurile aspre ale mării. Nu pretindeam viteză, căci pentru pescuit, ziua şi noaptea, în apele Sardiniei, mai mult făcea soliditatea bărcii, cu chilă, decât viteza de

deplasare a unei bărci cu fundul plat, uşor de răsturnat. Gândindu-se bine, domnul Scarpa a găsit în ungherele întunecoase ale hangarelor sale acoperite, o barcă uzată, într-adevăr foarte robustă, cu o cabină ce ocupa jumătate din suprafaţa sa, deschisă la pupa şi cu o bancă, de jur împrejur, care se preta de minune la pescuit. Viteză mare nu avea, căci era dotată cu un motor Fiat cu benzină, construit în anul 1912, dar foarte puţin uzat, căci, pe vremuri, maşinile nu circulau mult. Era doar îmbătrânită de vreme, dar bună şi solidă ca un catâr. La vedere, nu-mi displăcea, deşi bărcile – după expresia clasică a tehnicienilor – dacă sunt cumpărate pe uscat, nu-şi pot arăta frumuseţea şi linia. De aceea, ele trebuie puse pe apă. Preţul era convenabil, căci modelul ieşise de pe ultima listă a mostrelor veneţiene şi aştepta, de multă vreme, un muşteriu. După unele discuţii, proprietarul a acceptat să rotunjească preţul la nivelul inferior şi nu mai rămânea decât să lanseze barca la apă şi s-o încercăm a doua zi. Bineînţeles, operaţia de vânzare-cumpărare putea fi socotită definitiv încheiată numai după proba de navigaţie şi de funcţionare a motorului. Singura dată când motorul a funcţionat perfect, fără nici o „tuse“, a fost în ziua probelor la Veneţia. După mai multe tururi prin canale, ne-am îndreptat spre insula Lido, iar eu m-am declarat foarte mulţumit şi am devenit proprietarul primei mele bărci adevărate, construite la Veneţia şi destinate Mării Tireniene, din Sardinia. Acesta a fost un moment solemn în cariera mea de pescar şi de navigator, până atunci de apă dulce, mai ales în vremurile copilăriei, când, la Lugoj, pe marele râu Timiş, navigasem la început cu covata, apoi cu troaca mare, folosită în preajma Crăciunului, succesiv cu pluta şi, mai pe urmă, cu o bărcuţă cu o singură lopată, cu care mă făleam trecând pe Splaiul Timişului. Rămăsesem cu dimensiunile acesteia în minte: era lungă de peste şapte metri şi aceeaşi dimensiune (7,10 m) a avut şi prima mea barcă maritimă, încă fără nume, ci doar cu numărul de înmatriculare înscris în registrele

de navigaţie ale Veneţiei. Am plătit barca, care m-a costat, cred, vreo trei sute de mii de lire bune de atunci, când un Fiat Topolino ajungea la cinci sute de mii, costând o mie de lire pe centimetru cub.

Am însărcinat biroul meu de transporturi de la Milano, în frunte cu unul dintre cei mai vechi colaboratori ai mei, Giuseppe Togni, licenţiat în litere şi jurnalist sportiv în timpul liber, născut, crescut şi domiciliat, până-n zilele noastre, la Gallarate, să întocmească formalităţile de transfer ale ambarcaţiei, din compartimentul maritim al Veneţiei, în cel de la Porto Torres. Formalităţile necesare au fost îndeplinite în luna iunie, astfel încât, la început de iulie, barca putea fi transportată, cu documentele sale de transfer, dintr-o mare în alta, căci, în lipsa acestora, ambarcaţiile nu pot fi deplasate şi puse pe apă.

S-a apropiat ziua vacanţei mele din acel an, în Sardinia, la început de iulie. Am însărcinat biroul să-mi procure bilet pentru vaporul de la Genova spre Porto Torres, care pleca la orele 20, spre a ajunge a doua zi dimineaţă la destinaţie. Bineînţeles, am avut precauţia să rezerv şi un loc pe punte pentru ambarcaţia mea de la Veneţia, pe care am încărcat-o într-un camion şi am adus-o la Genova, în ultimul minut, când nava era gata de plecare. La insistenţele mele pe lângă comisarul de bord şi, apoi, chiar la căpitanul vasului, am reuşit să mai întârzii plecarea, spre indignarea şi protestele călătorilor. De la înălţimea punţii de comandă, căpitanul zărise camionul cu barca, în depărtare, la intrarea în port, unde întârzia din pricina îndelungatei cercetări a documentelor. Aceasta l-a făcut să-mi dea răgazul necesar şi să oprească dezlegarea odgoanelor de la bolarzi, menţinând motoarele în funcţiune pentru încălzire, în vreme ce coşurile fumegau din plin. În sfârşit, sub privirile mirate ale sutelor de călători care urmăreau spectacolul ca dintr-un amfiteatru, camionul a ajuns pe chei, lângă vasul care îşi mişca macaraua, aducând deasupra bărcii frânghiile pentru ridicarea şi aşezarea pe covertă. Operaţia,

făcută în grabă, avea să dureze totuşi mai mult decât se prevăzuse. Ridicată în aer şi adusă în dreptul locului rezervat ei, pe puntea ocupată de maşini şi baloturi, barca nu putea să pătrundă din pricina scării de coborâre de pe o punte pe alta. Altă dandana, care a făcut să turbeze tot echipajul, căci nimeni nu-şi putea închipui un voiaj de-o noapte, cu barca spânzurată. Consultări, convorbiri agitate, răcnete, înjurături şi blesteme caracteristice oamenilor de mare, atunci când trebuie să găsească o soluţie. Au trecut minute lungi, trăite cu intensitate de pasagerii-spectatori şi de echipajul solicitat într-o chestiune neobişnuită, iar căpitanul era gata să lase barca din nou în camion, pentru a scăpa de o asemenea belea. Camionul trebuia să se întoarcă la Veneţia, dar fără barcă. Pe chei, barca nu putea să rămână, căci nici vama, nici căpitănia portului nu permiteau aşa ceva, locul respectiv trebuind să rămână liber pentru alte nave care soseau după plecarea vasului nostru. Implorările mele, susţinute de agentul de tranzit, Grendi, precum şi încurcăturile cu documentele şi vama, care ar fi decurs dintr-o eventuală întârziere – dat fiind că vameşii declaraseră îmbarcarea obiectului şi trecuseră acest fapt în manifestul vasului, iar, în cazul unei amânări, ar fi fost nevoie să se emită noi documente de descărcare –, l-au făcut pe bravul căpitan să ia o decizie eroică: demontarea scării de fier, care, timp de treizeci de ani, nu mai fusese scoasă. Echipajul, cu ochii cât cepele, urmărea figura căpitanului, aşteptând o confirmare a ordinului care li se părea de necrezut. Abia după aceea, membrii echipajului au plecat în cautarea sculelor – chei, ciocane şi ferăstrău de fier, pentru deşurubarea piuliţelor înţepenite în numeroasele straturi de vopsea şi ruginite de apa mării. Acolo unde piuliţa nu ceda, se recurgea la lama subţire a bomfaierului. Odată înlăturată scara, pasagerii de la puntea superioară nu mai puteau să coboare şi erau nevoiţi să facă un mare ocol pe scările interioare, dar barca şi-a aflat locul şi a fost aşezată cu bine.

3 octombrie 1979, orele 11-23

Mi-a venit inima la loc, am fotografiat nava şi m-am îmbarcat la repezeală, îndreptându-mă spre Teresa, care mă aştepta pe puntea superioară, mirată că izbutisem, după atâtea dificultăţi, să aduc cu mine barca veneţiană. În faţa dificultăţilor, Teresa renunţă de cele mai multe ori. Nu-i venise să creadă, asistând la toată scena desfăşurată sub ochii ei, că voi reuşi să întârzii plecarea navei şi să-l înduplec pe căpitan să-şi demonteze până şi propriul vas. Ea se afla de partea pasagerilor care mă priveau urât, dintr-un spirit greşit de justiţie, interpretat în felul ei, ca întotdeauna. Teresa uita mereu că viaţa, în toate manifestările ei, este un compromis, o forţare a situaţiilor de către cei tari şi cu putere de convingere, care reuşesc să plăsmuiască realităţile după vrerea lor. Tocmai aceasta este caracteristica acelora care se impun la comandă, în opoziţie cu cei care se supun realităţilor astfel manevrate. Avea chiar aerul de a fi supărată pe mine pentru insistenţa cu care înfruntasem sute de persoane, pentru un „interes“ al meu, acela de a nu pierde cursa, care, în realitate, era şi „interesul“ său, ca beneficiară a bărcii. Ba chiar mai mult, deoarece crescuse la mare şi era familiarizată cu ambarcaţiile sportive, Teresa avea să joace un rol de maestră, de antrenoare, de „comisar de bord“ şi chiar de ofiţer timonier, conducând barca în port, după o noapte întreagă petrecută la pescuit de calmari, când căzusem răpuşi de oboseală şi dormeam, în frunte cu căpitanul Vecchi, bătrân lup de mare.

Dar supărarea i-a trecut şi iarăşi s-a apropiat de mine, atunci când căpitanul vasului, după efectuarea manevrelor de plecare şi stabilirea vasului pe rută, a venit la masa noastră, în restaurant, să-şi spună oful şi să mai primească încă o dată mulţumirile de rigoare. Culoarea neagră a feţei, căpătată în cursul peripeţiilor de îmbarcare, se transformase, şi acum chipul lui arăta radios şi prietenos, mai ales după ce pasagerii, care îl priviseră duşmănos, reveniseră de îndată la sentimente mai bune. Acum vedea numai partea comică a întâmplării şi a ţinut să ne spună că, în lunga sa

carieră de marinar, avusese parte de întâmplări de tot felul, dar una ca asta, care-l obligase să demonteze structurile vasului, pentru a satisface cererea insistentă a unui pasager – oricât de important ar fi fost el –, venit cu o barcă din cealaltă mare a Italiei, Adriatica, rivală eternă a Mării Tireniene, nu i-a mai fost dat să trăiască. Important devenisem eu cu timpul, dar atâta greutate, ca să modific orarele rigide ale curselor de pasageri și normele de navigație maritimă, nu mă așteptasem să mi se atribuie. Am început eu însumi să cresc în ochii mei și, bineînțeles, ai Teresei, cu altă filosofie de viață. Căpitanul auzise că sunt exponentul unei societăți de distribuție de energie domestică, pe scară națională, că trimiteam vase cu butelii în Sardinia, pe care el însuși le văzuse în port la Genova și apoi la descărcare, în Porto Torres, că aveam în curs construcția primului stabiliment al zonei industriale și a unui vas pentru transporturi speciale, destinate îmbutelierii butanului la bord. Se convinsese, așadar, că nu eram un pasager oarecare, care putea fi lăsat pe chei, cu barca sa. Vocea mea, manifestările mele, îi dovedeau că avea de-a face cu un om obișnuit să comande, fără să știe exact unde și la ce nivel. În sfârșit, important este că s-a dovedit până la urmă rezonabil, iar acum eram pe vapor, oaspetele său, stabilind cu el relații amicale și sociale. Mai târziu, când am avut prilejul nimerit, l-am invitat la masă, la Porto Torres și, întotdeauna, s-a arătat amabil și serviabil pentru orice trebuință și am avut multe în cursul acelei veri, fie pentru noul meu sport, fie pentru completarea stabilimentului.

3 octombrie 1979, orele 11-23

Porto Torres, oameni și moravuri

În vara anului 1956, Porto Torres era un târg cu zece mii de suflete, așezat la capătul planului înclinat ce pleacă de la Sassari și se termină în mare. Drumul, îndepărtat de râul Mannu (de la *Magnus* în latină), urmează aceeași vale și se întâlnește cu acesta în punctul unde râul – când are apă – se varsă în mare. Locul este identificat mai ușor după micile dune de nisip și, mai ales, după trestii, care au nevoie de apă dulce. Drumul taie târgul în două, iar toate celelalte străzi și ulițe pleacă din această arteră, arătând întocmai ca frunza de arțar. Terenul e mai mult calcaros, în preajma orașului și se pretează la cultivarea viței-de-vie, deși privește spre nord întregul târg, în golful deschis al Asinarei. Însuși portul este artificial și apărat de diguri foarte costisitoare, în toate direcțiile vânturilor, dintre care cel predominant este Mistralul, abia frânat de promontoriul stâncos, care se termină cu Capul Falcone și cu insula condamnaților la muncă silnică, Asinara. Statul a ales un loc foarte frumos pentru cei condamnați să trăiască lipsiți de libertate, dar, în realitate, liberi și folosiți la muncile câmpului, în timpul zilei, sub supraveghere, iar noaptea închiși într-un fel de cazarmă. Viața sănătoasă în aer liber și obligativitatea muncii i-au reîmpăcat cu soarta și, desigur, existența lor s-a prelungit, deși pentru ei pedeapsa nu are termen și se încheie o dată cu viața lor de ocnași. Nu se putea vizita insula

decât cu un permis special, în baza căruia se putea debarca în Cala Reale (Cala Regală). Bine adăpostită de vânturile de nord, apele se mişcă aici doar prin undele de învăluire, oprite, la rândul lor, de vârful Trabucato. Acesta era locul cel mai bogat în peşte şi, mai ales, în calmari, cum am avut ocazia să verific personal, în prima noapte dedicată acestor cefalopode, pe care le-am îndrăgit apoi aşa de mult. Bărcile de pescari nu aveau voie să se apropie. Măsurile de siguranţă nu erau însă prea severe, căci ziua ocnaşii erau supravegheaţi, iar noaptea, dacă ieşeau la numărătoare, paznicii puteau fi liniştiţi, căci nu era mare pericol de evadare. Prizonierii insulei erau, de obicei, bărbaţi în vârstă, aduşi, probabil, aici după ce petrecuseră o perioadă de „antrenare“ şi liniştire în altă parte. Evadările erau, într-adevăr, puţine, iar fugarii erau prinşi repede şi readuşi la „casa“ lor, cu care mulţi se obişnuiau până într-atât încât, la expirarea pedepsei, prin comutarea ei, precum şi prin graţieri făcute la zile mari, din iniţiativa autorităţilor dornice de simpatie şi voturi, mulţi nu mai voiau să părăsească insula, cerând să rămână acolo până la moarte. Lucru de înţeles în cazul celor care îşi pierduseră familiile şi nu mai aveau unde să se ducă, ca să-şi petreacă ultimii ani ai vieţii. Viaţa ocnaşilor, în fond, nu diferea prea mult de viaţa aşa-zis liberă a pescarilor, a agricultorilor din satele din jur şi a târgoveţilor de la Porto Torres. Era o epocă în care locurile de muncă erau rare şi pentru orice post se prezentau câte trei sau patru petiţionari, spre a fi angajaţi şi a avea asigurată existenţa şi, îndeosebi, un salariu lunar fix. Ideea unui post sigur, care trebuia ţinut cu dinţii, era atât de înrădăcinată, încât păstorul care a vândut terenuri în valoare de trei miliarde de lire, lui Karim Khan, făuritorul Coastei de Smarald (Costa Smeralda în italiană), a ţinut să introducă în contract o clauză prin care acesta din urmă se angaja să-i acorde fiului său un post de gardian; voia, astfel, să-i asigure existenţa, deoarece mintea sa nu putea nici pricepe, nici concepe valoarea enormă a dobânzilor pe care le-ar fi obţinut de pe urma capitalului depus în

bancă. De altfel, într-o viaţă de optzeci de ani, numărând câte un număr pe secundă, din momentul naşterii până la moarte, se poate ajunge la cifra de 2 522 880 000.

Casele oamenilor erau mici, cu câte două, trei odăi, cu intrare prin tinda caracteristică, în faţa căreia, adesea, bătrânele şi femeile, în genere, se aşezau, lucrând împletituri şi ţesături. Acesta era un obicei ce-i apropia pe sarzi de satele noastre, unde, altădată, ţărăncile stăteau la poartă, vorbind şi lucrând. Tradiţia era aşa de puternică, încât o ţărancă din satul Sâlha-Coştei, plecată la New York, la fiul ei, Dr. Ion Cocioabă, faimosul medic şi cercetător – care studiase la Bethesda Institute şi s-a impus în lumea ştiinţei prin importanta sa contribuţie la studiul codului genetic – obişnuia să coboare de la al douăzecilea etaj unde locuia şi să se aşeze pe un scaun, la intrarea blocului, îmbrăcată în straiele sale bănăţene. S-a trezit, astfel, cu o droaie de dolari, pe care trecătorii îi lăsau să cadă în poala ei, crezând că era vorba de o nevoiaşă. Mare i-a fost mirarea când i-a arătat, seara, fiului său recolta zilei, iar acesta i-a spus: „Mamă dragă, să nu mai cobori la prispa blocului, că mă faci de ruşine!...“ În bunătatea lor şi în graba caracteristică vieţii moderne, americanii nu puteau să-şi imagineze că avea timp cineva să stea la privit, contemplând mişcarea străzii.

La Porto Torres nu era posibilă o astfel de întâmplare, căci oamenii sunt foarte demni şi nu cerşesc. Unii preferă să devină haiduci şi atunci se refugiază în zonele muntoase, răpindu-i uneori pe cei avuţi şi constrângându-i apoi să cedeze o parte din bogăţiile lor. Viaţa şi-o petreceau dedicându-se mai multor îndeletniciri: îmbinau, de exemplu, ocupaţiile agricole cu pescuitul sau păstoritul cu haiducia. În schimb, muncitorii de la fabricuţa de ciment alb şi de la teascurile de măsline, unde se extrăgeau, cu ajutorul unor solvenţi speciali, rămăşiţele de ulei din turte, îşi alternau preocupările cu cultivarea viţei-de-vie sau cu micile negustorii cu alimente, îmbrăcăminte şi atâtea alte articole necesare gospodăriilor. Femeile

mai păstrau obiceiul de a confecţiona haine, de a broda sau de a face desagi şi scoarţe, aidoma cu cele româneşti. Mulţi erau însă cei care îşi petreceau timpul prin cârciumile de la drumul mare, cea mai frecventată fiind aceea de lângă biroul de tranzit care ne asista şi pe noi, al cavalerului Paglietti, om de mare cinste, ajuns primar al târgului. Nu lipseau nici hamalii, care descărcau vapoarele, mai multe de pasageri decât de mărfuri, acestea din urmă implicând o muncă atât dimineaţa, la sosire, cât şi seara, la plecare, când încărcarea lor devenea marele spectacol la care participau toţi cei care îşi împlineau ziua cu o plimbare de rigoare, obligatorie, în sus şi-n jos, pe *Corso,* adică pe strada principală. Timpul liber era mai lung decât timpul de muncă şi hamalii socoteau că era mai bine să-l petreacă în cârciumi, fie stând la taifas, fie jucând cărţi sau biliard. Când sferturile de vin se înmulţeau, începea jocul numit *morra,* un joc foarte vechi, existent încă de pe vremea egiptenilor. Legenda atribuie invenţia acestui joc frumoasei Elena şi femeilor spartane, care-l foloseau pentru a-şi ghici norocul în dragoste. Din Grecia, a trecut la romani, care-l numeau *micatio digitis.* El consta în întinderea simultană a degetelor de către două persoane, care rosteau, totodată, un număr până la zece, câştigând cel care spunea numărul corespunzător sumei degetelor celor doi parteneri. Deşi codul penal italian îl interzice, ca joc de noroc, el este practicat în toate cârciumile din ţară şi nimeni nu se sinchiseşte să prindă în flagrant delict degetele în mişcare... Cine pierdea un număr de partide plătea sferturile băute sau pe cele care urmau. Cei mai apatici trândăveau pe scaune, la mesele de pe trotuar, sub umbrelele colorate, în faţa unei cafele, care dura ore în şir. Scene ca acestea se întâlnesc pretutindeni în Grecia, cu deosebirea că la cafeaua, până ieri turcească, astăzi devenită *metrion,* adică demidulce, se adaugă şi un pahar cu apă nebăută, care stă la încălzit, spre a justifica ocuparea locului de către clienţii care joacă table, joc cunoscut şi în Italia.

La ora mesei, cei fără rost casnic se întâlneau tot pe Corso, la restaurantul La Speranza, cu o mare firmă verticală, spre a atrage atenţia noilor sosiţi. Restaurantul era proprietatea unei doamne, Annamaria, de vârstă matură, dar întinsă la faţă, cu trăsături amintind încă de frumuseţea din prima tinereţe, pe care o păstrase, în parte, şi în formele sale rotunde, atingând greutatea de o sută douăzeci de kilograme. Orice client, de îndată ce intra pe uşa localului, era primit cu amabilitate şi cu un surâs reţinut. Adesea, ea nu putea să-şi ascundă îngrijorarea gândindu-se dacă mai rămăsese sau nu ceva în enormele cratiţe, pe care oricine era liber să le inspecteze, în bucătăria din fundul restaurantului-vagon. Chipul ei, mulţumit de greutatea atinsă, îi încredinţa, dintru bun început, pe nou-veniţi că aici se mânca bine, stăpâna reprezentând garanţia evidentă a acestui lucru. Mâncarea, pregătită de ea însăşi, cu ajutorul mai multor babe care amestecau mereu în oale şi a unui pescar, ocupat numai cu curăţarea peştelui, era servită de ea şi de nepoata sa, Petrina, în vârstă de douăzeci şi şase de ani, dar care promitea să-şi dezvolte formele după calapodul şi modelul mătuşii.

Tinereţea o îmbia pe Petrina să fie mai vorbăreaţă, să spună câte un cuvânt bun fiecăruia şi unul mai dulce vreunuia care îi făcea câte un rar compliment. În Sardinia, oamenii sunt serioşi şi nu socotesc de demnitatea lor să facă risipă de amabilităţi şi de aprecieri, de cele mai multe ori făcute de formă sau din interes. Ea avea şi darul de a descrie felurile şi calitatea peştilor serviţi în toate modurile posibile în sosuri sau prăjiţi pe cărbune. Şi ea, cu faţa netedă şi albă, dar cu părul negru-tăciune – spre deosebire de cel al mătuşii, care era roşu-stacojiu –, cu ochii negri, rotunzi şi vioi, din care ţâşnea lumina, reuşea să compenseze, prin aspectul său, vorbele puţine, mâncate pe jumătate, pe care le rostea. Nu era foanfă, dar modul său de a pronunţa cuvintele dădea această impresie. Chipul ei iradia bunătate şi lăsa impresia unei fete cumsecade, devotată muncii, în permanentă mişcare, cu călcătura ei

de raţă. Era potenţiala moştenitoare a acestui restaurant. Ea şi mătuşa sa erau îmbrăcate, întotdeauna, în veşminte de oraş, dar Annamaria purta şi un şorţ multicolor, ca semn al distincţiei profesionale. În restaurantul La Speranza se întâlnea toată cumsecădimea târgului – vameşi, ofiţeri de graniţă, funcţionari din întreprinderi, ingineri, constructori, comercianţi, inspectori, dar şi pescari mai spălaţi, care se instalau în fundul sălii, mai aproape de bucătărie şi care aveau, probabil, acorduri şi tarife speciale, stabilite de Annamaria, iar între cele două categorii de clienţi, singurul mare – la propriu şi la figurat – ziarist era Ignazietto Sanna, cunoscut de toţi după semnătura sa în *Cronaca Sarda,* care se aşeza ba la masa unora, ba la masa altora.

El era, fără îndoială, personajul cel mai caracteristic al târgului, cu un nume de familie – Sanna – tipic sard, întâlnit în toate colţurile insulei. Mai mult rotund decât înalt, cu o marcare deosebită a părţilor joase, de prea mult şezut la masă – mai puţin la cea de scris şi mai mult la cea cu bucate –, cu capul ţuguiat şi chel şi cu pielea puhavă, Ignazietto trăda, prin ochii lui simpatici şi iscoditori, pe omul care vrea să ştie şi să se vâre în toate, dar fără a munci, căci pe insulă munca era considerată o ruşine, în anumite situaţii. De aceea, am avut dificultăţi în a găsi o babă care să ne lucreze în casă, iar când venea la noi, pe străzi lăturalnice, intra pe furiş, să nu fie văzută. Ignazietto, ca tipul cel mai expresiv al insulei, avea aceeaşi mentalitate şi se ferea de muncă ca de mama focului. Avea o căscioară şi o vie moştenite, din care pretindea că trăieşte, iar profesiunea declarată, de cronicar-jurnalist, o practica mai mult din hobby decât din nevoia de a-şi exploata talentul. Multe veşti şi întâmplări extraordinare de la Porto Torres nu avea de relatat. În afară de a semnala numele vreunui ins venit să-i pună la muncă pe sarzi, putea cel mult să scrie despre faptele deosebite ale „eroilor străzii“ – câinii Bistecca, Garibaldi şi Duilio –, câini publici, prezenţi la toate orele din zi şi din noapte, după atribuţii: Bistecca pe strada Mare, se plimba între

măcelărie şi restaurant, Garibaldi, stăpân pe port, iar Duilio, mititel, cu părul roşu şi alb sub burtă, mergea la pescuit cu oricine îl invita în barcă şi înţelegea perfect dialectul local şi jargonul pescarilor. Bistecca era cel mai mare, am putea spune un lup căzut în mizerie, în urma unor corciri neprevăzute de *pedigree*-ul câinilor de rasă, dar totuşi cu un mers demn, de câine conştient că are în spate mai multe generaţii de strămoşi cu sânge albastru câinesc. Pentru a-l face să corespundă rangului său nobiliar, într-o zi, nu se ştie bine cine – vreun hamal din port sau vreun muncitor al ButanGas-ului, însărcinat cu recondiţionarea buteliilor – i-a vopsit cojocul în albastru, astfel că n-a mai putut fi recunoscut de tovarăşii săi, Garibaldi şi Duilio. N-ar fi exclus să fi purtat culoarea albastră a buteliilor ButanGas-ului, căci, atunci când măcelăria şi restaurantele erau închise, iar lui îi scăpase ora prânzului, ocupat cum era uneori cu cercetările sale de-a lungul străzii, venea, probabil, până la cantina depozitului nostru, spre a fi alimentat de muncitori. Or pentru a avea un coleg în plus, tatuat, or spre a face reclamă ieftină ButanGas-ului, s-ar fi putut ca muncitorii vopsitori să se fi gândit să-l transforme pe Bistecca în mijloc publicitar, dându-i înfăţişarea unei butelii cu patru picioare. Cert este că, la vederea sa, Annamaria s-a convins să-şi înlocuiască bucătăria cu motorină, cu o instalaţie modernă de butan, cerându-ne să-i procurăm o baterie cu cinci butelii, a câte douăzeci şi cinci de kilograme fiecare, devenind astfel o bună clientă a noastră. Pentru serviciile aduse de Bistecca, care o convinsese mai repede decât inspectorii ButanGas-ului să treacă la consumul de butan, este posibil ca Annamaria să-i fi rezervat porţii speciale de mâncare, din resturile de peşti şi oase, printre care, adesea, se amestecau, ascunse în macaroane, capsule de la sticlele de bere şi alte rămăşiţe. Noroc că dinţii săi rezistau, iar Bistecca se obişnuise cu asemenea neplăceri şi scuipa din gură tot ceea ce nu-i convenea. Lui Garibaldi astfel de tratamente nu i se puteau aplica, deoarece numele său, amintind

de legendarul erou, impunea respect. De altfel şi misiunea sa de inspector al portului, pe care singur şi-o atribuise, „marcând“ în toate punctele cardinale spaţiul controlat de el, îl scutea de astfel de acţiuni josnice. Duilio, care iubea pescuitul, a venit şi cu noi într-o zi, în barcă, spre a ne cunoaşte şi, cum înţelegea şi limba literară italiană, a rămas foarte satisfăcut. Buna dispoziţie i-a venit însă şi din faptul că, după ce mâncase bine cu noi în barcă, lipsindu-i apa, a trebuit să se adape şi el cu vin şi s-a îmbătat de-a binelea. La întoarcerea în port, se mai clătina pe picioare şi cine ştie cum l-o fi calificat Garibaldi, care l-a mirosit de departe că s-a dat în tabăra hamalilor şi a jucătorilor de *morra.*

Cu atâtea evenimente extraordinare, jurnalistul Ignazietto putea să umple coloana rezervată faptelor diverse de la Porto Torres. El era îmbrăcat întotdeauna la fel. Era inamicul înverşunat al cravatei, pe care nu o putea suporta pe guşa lui mare, simţindu-se asfixiat în actul său de inspiraţie şi respiraţie masivă, pentru a oxigena cele aproape două sute de kilograme de muşchi ce se bălăbăneau între mesele restaurantului, ale barului, ale prăvăliilor, vânzătorilor de legume şi fructe, de la care primea întotdeauna câte o atenţie. Secretul său erau simpatia şi serviabilitatea, căci făgăduia să intervină pentru fiecare, pe calea scrisului, utilizând, totodată, relaţiile sale multiple din insulă. Numai munca fizică îi repugna şi pretindea că-l slăbeşte, iar el voia să rămână, cu tot dinadinsul, aşa cum era. Se simţea frumos şi ferches. Problema sa cea mai mare era că trebuia să-şi îngrijească singur casa. O împodobise cu multă artă, cu mobilă stil, uitată de generaţii prin casele oamenilor, care bucuros voiau să o schimbe cu o mobilă nouă, de serie, preţuită de ei mai mult decât vechiturile cu ploşniţe, pe care el a avut apoi grijă să le cureţe. Căci Ignazietto era un om curat, din punct de vedere fizic şi sufletesc şi, de aceea, ne-a cucerit repede şi i-am acordat prietenia noastră. Pentru că nu avea cine să-i gătească acasă şi cum nici Annamaria nu preţuia presa, ca să-i acorde tot timpul gratis

meniurile, s-a obişnuit să se găsească în treabă pe la noi, la ora mesei, la care, nefiind carnivor convins, se mulţumea cu o dublă sau triplă porţie de spaghete, macaroane, tăieţei sau *gnochetti sardi,* cu condiţia ca aceştia să fie cu *ragù,* adică cu sos de carne. Devenise consilierul meu pentru Sardinia, informându-mă de toate detaliile vizibile şi oculte ale insulei şi dându-mi adesea motivări şi explicaţii cu privire la atitudini şi acţiuni specific sarde, ieşite din comun. Devenise şi sfetnicul Teresei, căci, pricepându-se la artă, găsise o temă de conversaţie potrivită. În plus, nu refuza îndeplinirea unor mici servicii domestice. La organizarea unor excursii în corturi, începuse să participe şi el. În timp ce eu şi Teresa ieşeam cu barca la pescuit, în Cala Volpe sau în Cala Vacca, el rămânea liniştit, la umbra cortului, să amestece ghiveciul de ardei, roşii şi cârnat, în cratiţa aşezată pe pirostriile focului mocnit. Un *bonaccione,* cum spun italienii, adică un om de treabă, care devenise nedespărţit în deplasările noastre în golful cuprins între regiunea vestică Nurra, Turritano şi regiunea Anglona, care se termina cu Capul Frigiano, unde se află târgul medieval, Castelsardo. Incursiunile spre est ne-au dus de-a lungul mării, la Platamona Lido, unde Teresa a riscat să fie aleasă *Miss,* refuzând cu înverşunare titlul, pentru a nu mă supăra, apoi, la Marina di Sorso, localitate vestită pentru vinul său alb, de bună calitate şi, în cele din urmă, la Pedras de Fogu. Partea pe care începusem să o explorăm mai bine a fost însă cea de est, care începea în faţa stabilimentului din zona Marinella şi continua cu o plajă splendidă, cu nisip curat, de vreo zece kilometri lungime, ce trecea prin faţa lui Fiume Santo şi a Iezerului lui Pilo, ajungând până la Saline şi Tonnara, unde erau montate plasele-capcană speciale, pentru capturarea tonului de mari dimensiuni. Toată prelungirea, sub forma unui istm, cu care se termină Sardinia, a luat numele de *Coscia della Donna,* „Coapsa Femeii“, zonă care, numai prin această denumire, putea să găsească expresia întregii sale frumuseţi. În partea sa internă

domină Punta Negra şi sătuleţul Stintino, pe muntele Crocetta, nu mai înalt de 190 m şi un turn în ruină, altădată folosit ca turn de veghe sau de observaţie a corăbiilor inamice.

4 octombrie 1979, orele 19.30-24.00

Zonele subdezvoltate

Italia este considerată o ţară industrializată. Într-o recentă conferinţă internaţională a fost invitată să ia parte la întâlnirile clubului celor zece ţări cu economie puternică. Cu toate acestea, ea are zone subdezvoltate în sud, după cum Franţa are în vest, iar Regatul Unit Britanic în nord. Era necesar deci să se elaboreze o politică economică de dezvoltare a acestor zone şi de nivelare a salariilor şi a standardului de viaţă, printr-o industrializare deosebită, în regiunile slabe şi sărace. În loc să se dezvolte agricultura, s-a socotit că activităţile secundare, industriale şi terţiare, de servicii, precum turismul, sunt mai indicate pentru a crea noi locuri de muncă şi o utilizare totală a mâinii de lucru disponibile. Din aceste considerente, a fost elaborată şi aprobată o lege specială pentru dezvoltarea regiunilor de miazăzi, numite în italiană *Mezzogiorno* şi a fost creată, încă din anul 1947, şi o entitate financiară, denumită Cassa del Mezzogiorno. Obiectul acestei legi erau toate teritoriile Italiei de sud, începând de la cvasiperiferia Romei, marcată de localitatea Pomezia, precum şi cele două mari insule, Sicilia şi Sardinia, nefiind excluse nici Elba sau insulele mai mici.

Pentru a facilita luarea de iniţiative şi realizarea industriilor de tot felul, inclusiv a industriei turistice, condiţie indispensabilă a viabilităţii acestor regiuni, au fost stabilite o seamă de înlesniri în favoarea întreprinzătorilor curajoşi şi anume: acordarea de

terenuri în zonele industriale create în acest scop de către stat, lăsând însă deschisă posibilitatea exproprierii directe a oricărui alt teren agricol sau neutilizat, plătibil la preţul prevăzut de legea exproprierilor, contribuţii financiare *à fond perdu* pentru anumite lucrări de amenajare a acestor terenuri, inclusiv construirea de drumuri şi asigurarea unor servicii de bază, precum furnizarea apei, a electricităţii, telefoanele etc., împrumuturi până la două treimi din capitalul investit, cu o dobândă foarte redusă, diferenţa până la dobânda reală, plătită pentru bonurile de obligaţii, emise de băncile şi de institutele specializate, fiind în sarcina statului, scutirea de taxe şi impozite directe şi indirecte, pe timp de zece ani de la realizarea întreprinderii, tarife speciale reduse pentru transportul feroviar al maşinilor şi al instalaţiilor. În Sicilia, care aspira la autonomie, s-a acordat în mod excepţional şi posibilitatea emiterii de acţiuni la purtător de către societăţile anonime, în loc ca acestea să fie nominale. Un prim fond de dotare, în valoare de o sută de miliarde de lire, fusese prevăzut pentru dotarea acelei Cassa del Mezzogiorno, pe lângă autorizarea instituţiilor financiare, create în mod expres – ISVEIMER pentru Italia de sud, IRFIS pentru Sicilia şi Banco di Sardegna pentru această insulă –, de a acorda împrumuturi industriale pe o perioadă de 10-15 ani, instituţii care-şi procurau fondurile necesare prin emiterea de obligaţiuni, vândute apoi marelui public. Aşadar, piaţa financiară italiană era cea care finanţa operaţiunile private, iar fondurile publice ale Cassei erau folosite pentru contribuţiile fără rambursare şi pentru operaţiuni speciale, adesea de infrastructură.

Cu o astfel de lege, care oferea perspective mari de dezvoltare economică, toţi industriaşii din nordul Italiei s-au văzut impulsionaţi să-şi plaseze noile lor iniţiative în zonele sărace ale ţării, dar abundente în mână de lucru ieftină, într-un moment când Italia avea nevoie de toate. Sudicii nu aveau curajul suficient pentru a deveni industriaşi peste noapte, cu atât mai mult

cu cât fiecare iniţiativă cerea pricepere şi curaj, calităţi care se câştigă şi se perfecţionează în decursul mai multor generaţii. Confirmarea acestui adevăr n-a întârziat să apară, căci nu numai iniţiativele private, dar şi cele publice, ale unor instituţii de stat, au falimentat, irosind fonduri uneori foarte substanţiale, prin nerestituirea împrumuturilor şi prin acoperirea sumelor respective de către Cassa del Mezzogiorno şi, până la urmă, de către stat, nevoit să reînnoiască fondul de dotare cu alte sume înscrise în buget. După câţiva ani de chibzuire şi ponderare a acestor facilităţi, ca urmare a unei continue, bune propagande, au luat naştere o seamă de întreprinderi, în primul rând în Sicilia, unde guvernul regional, cu puteri destul de ample şi un parlament care legifera din abundenţă, în toate domeniile, producea o efervescenţă continuă. Eu însumi am făcut primul pas în sud, tocmai în Sicilia, la Catania, construind un stabiliment de depozitare şi îmbuteliere, în cadrul unei societăţi noi, autonome, denumită Petrolchimica S.A., cu programe de viitor pline de făgăduinţe, dar încet-încet curmate de opoziţia teribilă a unui proprietar plecat şi stabilit în Brazilia, dar care insista să cultive curechi la Catania, prin prepuşii săi. El ne-a ţinut blocaţi cu procese de expropriere şi evaluare a terenului, prin cele mai incredibile motivări, până când ne-am hotărât să cumpărăm direct un alt teren, pe care am realizat depozitul de îmbuteliere a gazelor. Acesta era situat în San Giuseppe in Arena, la periferia oraşului, iar, de aici, am construit o conductă dublă, până în marele port al Cataniei, unde ne-a fost acordată o concesiune pe cheiul lăturalnic, rezervat substanţelor inflamabile. Astfel, nava butanieră *Cornelia* a putut să lucreze din prima zi, aprovizionând, pe mare, Catania cu gazele necesare. Am rămas singura societate legată prin conductă de gaz cu portul. Când au luat fiinţă rafinării în Sicilia, la Augusta, Siracusa şi Milazzo, aprovizionarea s-a făcut cu autocisterne, iar conducta a rămas ca o alternativă de rezervă pentru momentele când rafinăriile şi industriile petrochimice nu

dispuneau de gaz sau erau oprite pentru întreţinere, cum se întâmpla în fiecare an, timp de o lună.

Sardinia oferea aceleaşi posibilităţi şi condiţii, mai puţin acţiunile la purtător, care nu reprezentau însă ceva deosebit pentru noi, căci nu aveam nimic de ascuns asupra provenienţei capitalurilor, autogenerate de către societatea de bază, ButanGas, care se prezenta pe piaţă cu o marcă naţională. În realitate, nici finanţările nu ne interesau în mod deosebit şi, până la urmă, nici nu le-am solicitat Băncii Sardiniei. Am beneficiat, în schimb, de scutirea fiscală decenală şi am primit un teren de două hectare, la un preţ simbolic, de 100 de lire metrul pătrat, acordat de Consorţiul Zonei Industriale create la Porto Torres şi nu la Sassari, oraş de interior, situat la douăzeci de kilometri de mare, cu atât mai mult cu cât Porto Torres era considerat portul acestuia din urmă şi ţinea, oarecum, de administraţia capitalei regiunii. De altfel, cei care voiau să se expună la soare şi să facă băi în mare, veneau la plaja Platamona Lido, socotită plaja oraşului şi dotată cu primele restaurante şi localuri cu muzică şi dans.

Terenurile alese de Consorţiu pentru a constitui zona industrială erau nisipoase, cu un fond calcaros sau de argilă întărită, pe care nici iarba pentru oi nu creştea decât în smocuri, pe ici, pe colo, iar spinii mici şi păcătoşi, care te înţeapă pe neaşteptate, erau singurele plante ce puteau să înfrunte asprimea locului şi să alimenteze câte o pasăre pribeagă. Ele se întindeau dincolo de râul Mannu, cu care se încheia marginea târgului şi erau legate între ele de un pod, în parte de lemn, în parte de beton, cu un mic podeţ, mai mult susţinut de pilaştrii autonomi, pe unde trecea o fostă cale ferată, un decovil ce ajungea la minuscula făbricuţă de ciment alb. De-a lungul râului şi îndărătul făbricuţei erau instalate nişte hangare vechi, cu ferestrele sparte, şi teascul de ulei de măsline, care, spre deosebire de altele de acest fel, avea ca anexă o instalaţie de recuperare, în scopuri

industriale, a uleiului, din reziduurile pulverizate ale măslinelor şi din sâmburi, după ce aceştia din urmă fuseseră măcinaţi cu ajutorul unor solvenţi ca hexanul şi heptanul, pe care eu însumi îi introdusesem în Italia, în anii 1950-1951, importându-i din America. Întreprinderea respectivă era o filială a unei societăţi importante, Gaslini, cu sediul la Genova şi cu filiale în alte părţi ale Italiei, unde se cultivă măslinul care, în realitate, se cam cultivă peste tot, din nord până-n capătul Siciliei, Italia fiind, după Tunisia şi Spania, a treia producătoare de untdelemn, în timp ce Grecia este a patra. Activitatea era destul de redusă şi intermitentă, deoarece depindea de sezonul de culegere şi de prelucrare a măslinelor, care, de obicei, este cel de iarnă. Această situaţie era confirmată de directorul întreprinderii, domnul Tavazzi, pe care îl găseai la toate orele prin centru şi care avea timp să se ocupe şi de creşterea găinilor, nu numai pentru uzul propriu, destul de redus de altfel, căci era singur, fără familie, precum şi de pescuit, pe care îl practica cu multă pasiune şi pricepere – zicea el! Mi-a dat, de fapt, probe contrarii, într-o zi când l-am invitat pe barca noastră să pescuim *dentici* şi ne-a spus să nu luăm cu noi alte alimente decât pâine şi ceapă, că de peşte era sigur, lăsându-ne apoi flămânzi toată ziua. Noroc că m-am scufundat eu şi, cu toată lipsa de experienţă, fiind la începutul carierei mele de pescar în imersiune, am reuşit să prind nişte peştişori, pe care i-am fript şi cu care l-am hrănit cu zgârcenie şi pe Tavazzi.

De-a lungul drumului, înainte de podeţul peste Mannu, era şi un cuptor de îmbogăţire a minereurilor de fier, aduse din partea de vest a insulei şi apoi încărcate pe vas cu telefericul. Praful şi anumite izuri relativ reduse, din faţa acestei uzine, marcau trecerea din sat spre zona industrială. Toate acestea erau realizări îmbătrânite de vreme, cu întreruperi ale activităţii timp de ani de zile şi, apoi, cu reluări sporadice, astfel încât nici nu mai erau considerate industrii. Consorţiul zonei

industriale avea motive bune, justificate, ca să încurajeze construcţiile şi să atragă industriaşi din toată Italia, precum şi din străinătate, căci nici o restricţie nu se punea străinilor. Important era să se creeze locuri de muncă pentru populaţia din zonele sărace. Dacă iniţiativa ar fi fost luată cu mai bine de un secol în urmă, se prea poate ca şi scriitorul Honoré de Balzac, cu proiectul său de a extrage argint din reziduurile minereurilor de plumb, care abundă ca şi pluta în Sardinia, să fi avut sorţi de izbândă, după cum avusese la scris. Din păcate, pentru scriitori, e mai uşor ca un industriaş cu vocaţie şi uşurinţă în exprimare să aibă succes în literatură, decât ca un literat cu imaginaţie de industriaş să aibă succes în afaceri. Nimic de făcut, aşa a vrut natura, precum şi structurile diferite de gândire şi acţiune. Aceleaşi motive sociale au determinat şi guvernul dintre cele două războaie, în frunte cu Mussolini, să deschidă mine de lignit de Sulcis, în sud-vestul Sardiniei, la Iglesias şi Carbonia, comună nouă, aceasta din urmă, voită de Duce, tocmai pentru a crea locuri de muncă şi a ocupa populaţia din zonă, chiar dacă, pe plan economic, minele nu erau suficient de rentabile. Ulterior, s-a găsit soluţia pentru evitarea transportului costisitor al lignitului: acesta era ars la faţa locului, producând curent electric. În vederea utilizării masive a curentului, la preţ redus, societatea Montecatini a creat o uzină pentru producerea aluminei din bauxită şi, apoi, a aluminiului, căci Sardinia este bogată în minereuri.

La treizeci de kilometri de Porto Torres, se află Capul Argentiera şi, mai la Sud, Porto Ferro. Aşadar, Honoré de Balzac citise bine harta şi nu-i lipseau, desigur, nici informaţiile cu privire la posibilităţile de extracţie a minereurilor şi a metalelor din pântecele generos al Sardiniei. El a venit, bineînţeles, la faţa locului, ca să verifice informaţiile şi este probabil să fi apucat cu mâna minereul de argint, dar până la a-l transforma în arginţi, mai era o cale atât de lungă! Nici argintul viu nu este absent în aceste

zone ale insulei şi Italia se înscrie printre puţinele ţări care se ocupă cu producerea lui în Europa. În zona industrială de la Porto Torres se aşteptau investiţii pentru prelucrarea materiilor prime, care să ceară multă mână de lucru. Foarte indicate ar fi fost industriile mecanice, poate un şantier naval, o fabrică de biciclete sau o întreprindere electronică, în genere acelea care nu cereau capitaluri enorme, în raport cu mâna de lucru, ci dimpotrivă, ofereau certitudinea că aceasta urma să fie elementul predominant în stabilirea costului produsului final. Aceste aşteptări nu s-au împlinit. Noi, care am anticipat deschiderea zonei cu doi ani – merit recunoscut de cei în drept – veneam cu un comerţ având o bază industrială, cum a fost definită activitatea noastră, dar care era, în realitate, un serviciu de condiţionare şi de furnizare la domiciliu a unui combustibil ce nu putea fi luat direct de la sursă. Activitatea noastră consta în a prelua de la rafinării produsul rezultat din distilarea fracţionată a ţiţeiului, în proporţie maximă de 2,5 la sută, în a-l transporta, cu mijloace speciale, sub presiune, precum navele maritime sau fluviale, vagoanele-cisternă feroviare şi autocisternele şi, uneori, prin conducte, depozitându-l apoi în rezervoare de stocaj, de înaltă presiune, şi în a-l introduce, după decantare, în butelii, în cantitatea cea mai potrivită pentru consum, fie el domestic, artizanal sau industrial. Umplerea buteliilor cu gaz sub presiune se face cu ajutorul pompelor şi al compresoarelor. Pentru produsul ajuns la locul de destinaţie era nevoie să se creeze o instalaţie, de cele mai multe ori mobilă, dar adesea fixă, cu tuburi rigide şi baterii de butelii, pentru a asigura continuitatea consumului. După golire, recipientele (şi ele aparate sub presiune, verificate la treizeci şi cinci de atmosfere, iar unele la o sută douăzeci) erau preluate de aceleaşi autocamioane care le aduceau pline, pentru a fi duse la uzină şi umplute din nou. Toată această activitate, efectuată „în cascadă“, pentru condiţionarea combustibilului şi distribuţia sa capilară la consum, comporta un mare volum de muncă

manuală, cu încărcări şi descărcări numeroase, cu prilejul diverselor transporturi, mai întâi la concesionarul regional, apoi de la acesta la agentul local şi, în final, de la prăvălia acestuia în casele abonaţilor-consumatori, unde butelia goală era debranşată şi înlocuită cu cea plină, de către personalul calificat.

Descărcarea produsului în depozitele societăţii cere, întotdeauna, multă precauţie şi oameni care s-o supravegheze, orice mică neatenţie putând provoca incendii sau explozii. Încărcarea rezervoarelor cu gaz de petrol în fază lichidă nu poate depăşi limita stabilită, reducându-se spaţiul fazei gazoase, căci, dacă rezervorul sau butelia ar fi umplute numai cu lichid, volumul acestuia ar creşte la orice mică schimbare de temperatură, iar presiunea exercitată de lichid ar sparge, până la urmă, pereţii recipientului, cu consecinţe uşor de imaginat. De aceea, nu oricine poate să facă transvazări dintr-o butelie în alta, fără ştiinţă şi precauţii, căci riscurile sunt mari.

Buteliile, atât de impropriu numite astfel, trebuie să fie, înainte de toate, întreţinute, cum se cuvine aparatelor sub presiune. Deci, ele trebuie să fie, mai întâi, spălate, apoi vopsite, iar, cu timpul, atunci când rugina reuşeşte să se infiltreze, este nevoie să fie sablate în maşini speciale şi apoi revopsite şi uscate, protejând robinetul de bronz. Astfel pregătite, buteliile trec de pe linia aeriană pe transportor, care le duce la îndemâna muncitorilor însărcinaţi să le umple pe o balanţă automată, ce ţine cont de ţară şi, apoi, să le detaşeze, repunându-le pe transportor, pentru operaţiile succesive. Există sisteme de umplere rotative, de zece până la douăzeci de butelii, care, în decursul unui tur, sunt umplute fără aşteptare şi timpi morţi. Un muncitor le montează pe cele goale şi altul le detaşează pe cele pline, urcându-le încă o dată pe şina aeriană, care intră în bazinul cu apă, sub supravegherea atentă a muncitorului. Astfel, în imersiune se poate vedea dacă butelia pierde gaz prin robinet sau prin încheieturile sudate. În caz afirmativ, este scoasă şi pusă deoparte, pentru golire şi remediere. Dacă butelia nu are nici o pierdere, trece prin faţa altor muncitori, care îi aplică pe gura robinetului un capac de siguranţă, înşurubându-l cu o maşină automată. Ultima operaţie este aplicarea unui sigiliu de aluminiu care blochează capacul înşurubat, împiedicând sustragerea frauduloasă a conţinutului şi garantând, astfel, greutatea etalonată. În Italia, se află în circulaţie butelii de 10, 14, 15, 20 şi 25 de kilograme. După îndeplinirea tuturor acestor operaţii, buteliile – uneori trecând şi pe la o numărătoare automată – sunt îndreptate spre locul de încărcare în camioane sau vagoane, iar unele dintre ele sunt depozitate în curtea stabilimentului, în aşteptarea expedierii.

Manevrarea greşită a buteliilor în decursul diverselor operaţii de încărcare-descărcare şi de transport, provoacă deteriorări ale materialului, în permanentă mişcare şi comportă reparaţii şi verificări periodice. Fiecare stabiliment are o secţie mecanică separată, la o distanţă de siguranţă de hangarul de umplere, unde sunt reparate sau înlocuite părţile mai susceptibile de deteriorări, precum suportul, mânerul circular sau gulerul. La fel, rezervoarele de stocaj au nevoie de întreţinere, vopsire şi eliminarea reziduurilor decantate, iar vara, când temperatura se ridică până la cincizeci de grade, este necesară izolarea lor prin intermediul unor tuburi de apă montate pentru duşuri, care se cuvin nu numai oamenilor, ci şi buteliilor.

La construirea acestui stabiliment, pe terenul uşor înclinat, ce facilita scurgerea apelor spre mare, de care ne despărţea un drum, nu am întâmpinat dificultăţi deosebite, nici cu fundaţiile, nici cu turnarea betoanelor sau construirea clădirilor şi a acoperişului hangarului, ce trebuia bine fixat spre a nu-l umfla vântul, care sufla multe zile pe an şi cu destulă forţă ca să poată produce daune. Dificultăţile reale pe care le-am întâmpinat veneau din partea oamenilor care, cu tot şomajul, nu se omorau cu lucrul. Nici nu erau prea mulţi, căci meseria aceasta nu e ţinută la mare

consideraţie, toţi voind să fie încadraţi ca muncitori calificaţi, în întreprinderi şi, mai ales, ca funcţionari, conform mentalităţii caracteristice ţărilor subdezvoltate. Îmi amintesc că inginerul Donati, de la Bologna, proprietarul firmei de construcţii cu care încheiasem contractul pentru realizarea stabilimentului, a trebuit să se deplaseze de multe ori pentru a verifica mersul lucrărilor, căci nu găsea materiale de construcţie disponibile şi era presat de penalizările prevăzute pentru întârzieri. Cu toate amânările, mai mult sau mai puţin motivate, stabilimentul a intrat în funcţiune în cursul verii, chiar în perioada în care ne aflam acolo, şi urma să stabilim când şi cum să-i facem inaugurarea oficială, cu tăierea panglicii tricolore de către o personalitate şi, apoi, cu banchetul de rigoare.

În vederea acestui eveniment, marele nostru jurnalist, Ignazietto, a informat asupra mersului lucrărilor, atât prin presa locală, cât şi personal, în cursul întâlnirilor întâmplătoare cu autorităţile din târg sau cu aspiranţi muncitori şi funcţionari, care doreau să fie angajaţi. Am avut, astfel, posibilitatea să găsesc muncitori buni; unii dintre ei au preferat chiar să părăsească vechile întreprinderi amintite, deoarece îşi dădeau seama că era mai potrivit să lucreze într-un sector modern şi automatizat, unde contractul colectiv le asigura un tratament mai bun, îndulcit şi mai mult de suplimente şi prime. Natural, munca cerea o deosebită atenţie, fiind vorba de materii inflamabile. În acest scop, au fost chiar antrenaţi ca, în caz de nevoie, să se transforme cu toţii într-o echipă de pompieri, fiecare având o misiune precisă, la punerea în funcţiune a întregului sistem de stingere a incendiilor, alcătuit din numeroase guri de apă cu furtun, extinctoare cu bioxid de carbon şi grămezi de nisip. Şeful rampei de gaz, care avea răspunderea funcţionării echipei de lucru, era Marino Marini, care lucrase într-un alt stabiliment şi avea experienţa necesară, dublată de un simţ excepţional al datoriei şi al ataşamentului faţă de societate, pe care şi l-a păstrat până la moarte, survenită, din

păcate, înainte de pensionare. Supravegherea tehnică generală a fost atribuită tehnicianului Renzo Berni, mecanic şi electrician totodată, care locuia, în acest scop, chiar în stabiliment, la fel ca şi familia lui Marini.

5 octombrie 1979, orele 21.00-0.40

Chemarea mării

Murmurul talazurilor frânte pe stâncile sfărâmate, din faţa clădirii birourilor, devenite reşedinţa mea de vară, era o chemare necontenită spre largul mării. De la fereastra salonului mare se vedea întregul golf Asinara, iar de la fereastra ce dădea spre vest, tot restul zonei industriale şi, în continuare, plaja cu nisip alb şi curat, până la Coscia della Donna. De unde o fi venit acest nume şi cine oare avusese inspiraţia poetică să boteze astfel nişte stânci scăldate din două părţi de apele mării, e greu de aflat. Fapt este că ne atrăgea mult şi pentru a ajunge acolo era nevoie de barca pe care o adusesem cu atâtea peripeţii. O ţineam acostată la chei, în port.

Voiajul de la Genova la Porto Torres a fost plăcut şi liniştit. Plin de bucurie, a doua zi, de dimineaţă, am descărcat cu macaraua barca veneţiană direct în apă şi, astfel, ea a început o nouă viaţă, în mările de vest, mai limpezi şi mai albastre. Berni, şeful depozitului, priceput la motoare, a luat-o în primire, împreună cu un muncitor-marinar, în timp ce eu prezentam documentele la căpităniа portului, pentru ca barca să fie înscrisă în registrul acesteia şi să primească un nou număr de înmatriculare. Fără a fi obligatoriu un nume, s-a pus totuşi problema găsirii unei denumiri potrivite. La sugestia Teresei, poetă cu inspiraţie promptă, barca a fost botezată cu numele de *Tino,* terminaţia numelui meu,

Costantino, în italiană, fără litera „n“, rămasă în toate celelalte limbi neolatine, precum şi în limbile germanice.

Cu această ocazie, am putut cunoaşte birourile căpităniei şi toată organizaţia, cu ierarhia respectivă, în frunte cu comandantul său, pe atunci cu gradul de căpitan, şi cu doi plutonieri de marină, grad desemnat, în acest sector, prin denumirea de *capo.* Cel cu care am luat contact a fost *capo* Lobrano, originar din Alghero, care vorbea cu accent spaniol, căci oraşul său fusese multă vreme sub dominaţia regilor Spaniei. Al doilea *capo* nu era de faţă şi aveam să-l cunosc mai târziu. În schimb, al treilea pe scara ierarhică era un *aiuto capo,* tânăr, mititel şi slab, al cărui grad corespundea oarecum celui de sergent-major. Era şi el tot din Sardinia, din partea de nord-est a insulei, mai exact, din localitatea Palau, aflată în faţa insulei Maddalena şi a insulei Caprera, dăruită de guvernul secolului trecut eroului Giuseppe Garibaldi şi familiei sale. Comandantul, în schimb, ca şi soţia sa, cunoscută de mine mai târziu, era din Viddalba, localitate situată pe râul Coghinas. După aspect, înalt şi elansat cum era, n-ar fi părut sard adevărat, dacă nuanţa brună a tenului, caracteristică celor din insulă, arşi de generaţii de soarele pătrunzător al Mediteranei, la acea latitudine de 39-41 de grade nord, şi ochii, cu sprâncenele negre ca tăciunele, care deveneau incandescenţi atunci când priveau cu atenţie pe cineva, nu i-ar fi trădat originea. Uneori însă avea un aer placid, însingurat şi melancolic, dar se înviora imediat, atunci când pescuitul dădea roade şi se apropia ora mesei, la care n-am şovăit să-l invit. Prin relaţiile astfel stabilite, intram în cercul marinăresc al oficialităţilor, câştigându-mi imediat, în faţa subordonaţilor şi a gradelor inferioare, calificarea de prieten al comandantului. Cu toţii mi-au acordat, de la bun început, multă atenţie şi consideraţie, deoarece auziseră de mine şi de societatea ButanGas, precum şi de numeroasele transporturi de butelii pe insulă, ce comportau, în mod normal, îndeplinirea anumitor formalităţi la căpitănia

portului, la vamă şi la finanţe. Iar primii beneficiari ai acestui gaz au fost ei, bineînţeles, ca reprezentanţi de elită ai insulei, ce trebuiau convinşi de avantajele şi utilitatea lui. Chiar dacă pe şeful vămii şi pe şeful finanţelor aveam să-i cunosc mai târziu, şeful stabilimentului, Berni, a avut grijă să-i tămâieze şi pe ei cu miros de gaz de bucătărie, spre bucuria familiilor lor.

Începusem să mă familiarizez cu apele din faţa casei, curate, căci toate „descărcările" erau dirijate într-un puţ aseptic. Făcusem câteva băi în mare şi constatasem că sub apă se întindea o platformă lungă, în uşoară coborâre şi că fundul era format dintr-o argilă întărită, cu puţină vegetaţie de culoare verde-deschis, deoarece, adâncimea apei fiind mică, razele soarelui pătrundeau adânc, înviorând clorofila. Eram însă mereu, cu gândul la *Tino* şi abia aşteptam să închei programul de lucru de după-amiază, pentru a mă duce cu Berni în port şi a mă familiariza cu motorul, în vederea ieşirii pe mare, însoţit de Teresa. Din prudenţă, oamenii mei au socotit că era mai bine să-mi dea un muncitor, marinar şi pescar, care să aibă grija bărcii, s-o cureţe, s-o alimenteze cu benzină şi să mă însoţească pe mare, în larg. Deoarece voiam să pescuiesc calmari, porneam, de obicei, la drum, seara. Prima ieşire a fost într-o duminică, împreună cu Berni şi familia sa, într-o plimbare în interiorul şi în afara portului, în timpul căreia ne-am apropiat, bucuroşi, de stabiliment, spre a-l privi de pe mare şi a-l fotografia, cu gândul de a descinde, apoi, chiar pe ţărmul din faţa casei. Dar adâncimea apei nu permitea acest lucru şi trebuia să ne oprim la oarecare distanţă, în afară de cazul în care am fi ocolit anumite stânci ascunse, ajungând într-un intrând paralel cu ţărmul, ce forma un fel de corn de aur, în miniatură. Mintea mea neliniştită imagina posibilitatea amenajării unui debarcader particular, unde să mă pot îmbarca şi la care să pot reveni, ţinând barca în faţa casei, sub ochi, ca s-o contemplu zi şi noapte.

Pentru a facilita reperarea stâncii, am şi găsit un loc într-o crăpătură, unde am înfipt o ţeavă de trei metri lungime. În vârful acestei ţevi de trei sferturi de ţol, mă gândeam să pun o lampă cu baterie şi să creez, astfel, un far în miniatură. Plimbările pe mare, în golf, în apropiere de Stintino, se repetau zilnic, în compania Teresei, care, fiind marinar de la naştere, cunoştea toate tainele mării şi mă prevenea la timp, când sosea ora reîntoarcerii, semnalată de undele care creşteau, sub presiunea Mistralului. Chiar în lipsa acestuia, marea se încresta după ora zece, din cauza brizei, dar eu nu ştiam să-i măsor forţa după scara clasică, corespunzătoare gradelor vântului, măsurate de Beaufort, care ajung până la 12, în caz de uragan, ceea ce înseamnă prăpădul lui Dumnezeu. Am început să aruncăm ancora; nu la mare distanţă de ţărm începea un fund nisipos, în care aceasta se fixa cu nădejde. Începusem să pregătesc şi primele ustensile de pescuit, dar fără mari rezultate, locul nefiind cel mai potrivit pentru pescuitul cu o undiţă specială, cu mai multe cârlige. Peştii circulă în zonele stâncoase, mai degrabă decât pe nisip, unde stau ascunşi numai *sola*, un peşte complet plat, cu amândoi ochii deasupra, spre a-şi vedea prada sau duşmanul ascuns în nisip şi *drago di mare*, adică „dragonul-de-mare", un peşte alb, cu dungi negre, veninos, dar dulce la gust, extrem de gustos în supă. Când acesta din urmă este prins, după ce s-a repezit din nisip şi a apucat linguriţa undiţei târâte de barca în mers, este foarte greu să-l scoţi din cârlig, căci cea mai uşoară înţepătură făcută de aripioarele sale, te poate vârî în spital, cu dureri groaznice timp de trei zile. Dar ce curaj, ce satisfacţie să-l prinzi, să-l înfăşori într-o cârpă ori să-l prinzi sub pantoful de cauciuc, retezându-i doar aripioarele veninoase! Mai târziu, când m-am aflat în posesia celei de-a doua ambarcaţii, am prins destui dragoni-de-mare, care îndulceau apoi supa de peşte, numită *zimino sardo*.

Într-o zi, am organizat o ieşire dimineaţa, spre Tonnare, unde erau instalate plasele speciale folosite pentru prinderea tonului de sute de kilograme. Plasa din sfoară de nailon groasă, cu ochiuri mari, se întinde pe verticală, de la suprafaţă până-n adânc, începând de la ţărm şi până departe în mare; ea se învârte spre interior de mai multe ori, sub forma unei case de melc şi se termină la centru cu aşa-zisul ţarc al morţii, numit în italiană *camera della morte.* Aceşti peşti mari, care trăiesc, ca majoritatea peştilor, mâncând alţi peşti, ajung până la ţărm în căutarea prăzii, în anumite locuri cunoscute în toată Mediterana, şi, când ajung la plasă, încep să se deplaseze în spirală, spre interiorul acesteia, până când intră în capcana centrală, de unde nu mai sunt în stare să scape. Acolo sunt lăsaţi să se adune săptămâni de-a rândul, iar când s-au strâns în număr mare – sub supravegherea zilnică a pescarilor, care-i numără, apreciindu-le greutatea după lungime – se hotărăşte ziua măcelului, adică *il giorno della mattanza.* Capturarea tonului şi scoaterea lui din apă devine un spectacol rar, la care sunt invitaţi şi observatori. Tocmai pentru a participa la o astfel de manifestare, despre care pescarii de la restaurantul La Speranza mi-au vorbit în cursul meselor pe care continuam să le luăm aici, ne-am îndreptat spre Tonnara delle Saline.

În acea zi, cu cer puţin acoperit în primele ore, dar limpezit apoi, când s-a arătat soarele strălucitor pe bolta cerească, colinele de sare au apărut orbitor de albe. Ele proveneau din salinele care formau un iaz întins. Ne serveau ca punct de orientare, indicându-ne ruta spre Tonnara. Pe mare, orientarea se pierde uşor şi adeseori coasta, chiar de la o distanţă de numai o milă maritimă, devine greu de recunoscut în toate detaliile sale. În Italia, sarea de mare se extrage în cantităţi mari, iar producerea şi vinderea ei sunt monopol de stat. Sarea de ocnă este prea puţin cunoscută şi lipseşte aproape cu desăvârşire. Deşi sărează mai puţin, sarea de mare conţine nu numai clorură de sodiu, dar şi alte săruri de

magneziu, iod şi oligoelemente foarte utile sănătăţii. A o avea la îndemână pentru săratul peştilor, care nici după moarte nu se despart de elementele de bază ale mării, constituie un avantaj pentru pescari şi pentru întreprinderile de pregătire şi conservare a peştilor, care, în acea zi, aşteptau în tonară să fie scoşi şi puşi la fiert în căldări. Bărcile de dimensiuni mari se apropie în cerc de camera morţii şi o strâng cu funiile, astfel încât, la un moment dat, tonii se văd presaţi, strânşi unul peste altul şi încep să dea o bătălie între ei, de frica morţii pe care o presimt, în parte provocându-şi-o ei înşişi. Nu există nimic mai periculos decât un ton rănit şi e încă şi mai rău dacă printre ei se găseşte rătăcit şi un peşte-spadă, care, cu ferăstrăul său lung de aproape un metru, face prăpăd, străpungând în dreapta şi în stânga. Când tonii ating pereţii bărcilor, pescarii îi străpung cu nişte căngi mari, ascuţite, rănindu-i de moarte şi ridicându-i pe punte. În acelaşi moment, alţii îi lovesc cu răngi de fier în cap, spre a-i ameţi şi ucide, iar sângele gâlgâie din belşug, înroşind întreaga supfrafaţă a mării. De aceea, această operaţie a luat şi numele de măcel, *mattanza,* ce implică mari vărsări de sânge. În genere, aceşti toni cântăresc de la o sută la două sute de kilograme, dar există şi exemplare uriaşe, de câte patru sute de kilograme. E nevoie deci de patru-cinci pescari vânjoşi, ca să-i ridice cu căngile şi să-i suie în barcă. Astfel încărcate, bărcile se îndreaptă către cherhanale, unde începe operaţia de curăţare. Peştii sunt agăţaţi, ca porcii şi vitele, într-un fel de cuiere, de oţel rezistent, pentru a li se scoate intestinele şi a se recupera ficatul, din care se extrage uleiul de peşte, pe lângă cel extras din ficatul de rechin. Toată musculatura abundentă a peştelui, tăiată în bucăţi, este împărţită în două categorii: partea albă, superioară, a spatelui, de primă calitate, şi partea neagră, inferioară, din zona burţii, de calitatea a doua. Toată este fiartă în căldări mari, din care se mai extrage o cantitate de ulei, iar carnea este pusă apoi în cutii de metal, de greutăţi diferite, pentru a fi expediată pe piaţă. Tonul se pregăteşte în două feluri: simplu, cu

apă sărată sau cu ulei, care poate fi de măsline, dar, mai ales, de seminţe, cel preferat fiind uleiul de arahide.

Din păcate, în acea zi măcelul a fost amânat. Apropiindu-ne, am zărit tonara care se mişca la centru, neputându-ne da seama de numărul tonilor captivi şi nici de dimensiunile lor. Întrezăream prin apă şi prin ochiurile plaselor culoarea gri-albăstruie a acestor atleţi ai mărilor, în toată măreţia lor şi forma lor, alungită, hidrodinamică, care le facilitează viteza. Nu ne puteam apropia prea mult, căci riscam noi înşine să ne prindem în plasă, ca tonii. După mai multe târcoale în jurul tonarelor, fără a insista prea mult, pentru a nu speria tonii călători care mişunau prin preajmă şi riscau să intre la închisoare, ne-am hotărât să ne întoarcem şi să dăm îngrijire noului oaspete adus la bord în timpul navigaţiei: un câine de vânătoare de toată frumuseţea.

Pe la jumătatea drumului spre Tonnara, cam în dreptul lacului Pilo, de-a lungul coastei, la vreo jumătate de kilometru, am auzit lătrând şi scheunând un câine care ne urmărea cu privirile şi implora ajutor. Se tânguia ca un copil de trei ani (echivalenţi cu şase luni de viaţă câinească) şi părea gata să se arunce în apă pentru a veni spre noi. Deşi impresionaţi, nu-i înţelegeam bine dorinţa şi, oricum, nu ne puteam întrerupe navigaţia. Ne-am continuat drumul, fără a mări viteza, căci *Tino* îşi fixase baremul de şase mile pe oră. În disperarea sa, văzându-se părăsit şi fiindu-i teamă să nu ne piardă, câinele s-a aruncat în mare şi a început să înoate spre noi, din răsputeri, hotărât să ne ajungă şi să fie îmbarcat. Nu mai văzusem o astfel de scenă şi nu ne puteam explica ce anume se întâmplase cu el şi de ce se ţinea după noi cu atâta stăruinţă. Eram departe şi nu putea să ne îndrăgească după miros. În faţa unui astfel de curaj, am rămas cu toţii mişcaţi: Teresa, marea mamă protectoare a câinilor, Ignazietto, prietenul câinilor publici, Berni şi Bruno, marinarul, aşa că am decis să ne oprim, fără a ne apropia de mal, deoarece nu cunoşteam profunzimile şi rocile argiloase sau de calcar zgrunţuros, care puteau să avarieze barca. Câinele a continuat să înoate până a ajuns sub bord, unde Bruno, cu mâinile lui puternice, l-a înşfăcat de grumaz şi l-a pus în barcă, la picioarele noastre. De oboseală, bietul câine nici pe picioare nu se mai ţinea şi, căutând cu ochii prietenia şi exprimându-şi recunoştinţa faţă de toţi cei de faţă, dar mai ales faţă de Teresa, pe care de îndată a simţit-o mai apropiată, a devorat o pâine întreagă şi apoi a căzut răpus, în letargie, şi a dormit tot timpul navigaţiei, până la intrarea în port. Examinându-l mai îndeaproape, am văzut că era rupt, cu pielea găurită de muşcăturile câinilor ale căror „proprietăţi“ le încălcase, desigur (câinii simt proprietatea mai abitir decât omul); se rătăcise, probabil, de stăpânul său şi era în căutarea altor stăpâni, aşa că ne-am decis să-l păstrăm. Urma să-i dăm un nume şi fiecare şi-a dat cu părerea, propunând nume câineşti obişnuite. Eu, apreciind situaţia şi curajul acestui animal, care, de nu-l pescuiam, n-ar mai fi găsit forţe să se reîntoarcă la ţărm şi ar fi pierit înecat, mâncat de peşti, am hotărât să-i dau numele de Eroe. Ce alt nume s-ar fi potrivit mai bine pentru actul său temerar? Ne-am dus la peşti şi ne-am întors acasă cu un câine de vânătoare. Fiind căţel, ceilalţi câini ai stabilimentului l-au acceptat repede ca tovarăş, iar, mai târziu, când am plecat la Porto Torres, l-am dat în paza unui vânător. Deşi nu excela prin inteligenţă, Eroe a ajuns să fie de mare folos în incursiunile acestuia la vânătoarea de păsări acvatice, dat fiind talentul său de înotător. Atât de mulţumit a fost vânătorul din Porto Torres că, în vara următoare, la întoarcerea noastră, n-a mai vrut să ni-l restituie. După trei ani de zile, vânătorul a venit în vizită la noi, împreună cu Eroe. Câinele părea nepăsător faţă de noi, dar se comporta ca un câine bine educat. După vreo zece minute, memoria mirosului i-a revenit însă (căci fiecare dintre noi are un miros caracteristic) şi, atunci, a rămas ca trăsnit, şi-a înălţat capul, a privit în jur şi, dintr-o dată, ca înnebunit, s-a aruncat în braţele Teresei,

începând să scheaune de bucurie şi nemaiştiind cum să-şi exprime recunoştinţa. Trei ani pentru un câine reprezintă douăzeci şi unu pentru un om şi e de înţeles cum de nu şi-a amintit de îndată de ocrotitorii şi salvatorii lui.

Cumpărarea unei bărci pentru mine, care de zece ani nu îmi mai luasem vacanţe, şi instalarea mea la Porto Torres i-a mirat mult pe colaboratorii mei de la Milano, care căutau mereu pretexte pentru a mă vizita în Sardinia, motivând că trebuiau să-mi vorbească sau aveau nevoie de semnătura mea, pe care numai eu puteam s-o pun pe anumite acte. Printre aceştia se număra şi şeful contabilităţii, azi director administrativ, Pasquale Tallacchini, de toţi cunoscut cu numele de Antonio sau poreclit, în glumă, Ostia (anafură), deoarece scotea deseori această exclamaţie, fiind băiat foarte religios, sau Coso-Coso, expresie pe care o pronunţa la fel de des, când nu găsea cuvintele potrivite, mic defect de vorbire datorat emotivităţii, ce produce, adeseori, o gângăveală nesuferită. Împreună cu el venea şi avocatul Amedeo Pelà. În câteva zile de deplasare pe teren am vrut să-i fac să guste şi ei plăcerile mării, deşi pentru Tallacchini s-a dovedit, mai târziu, că nu marea era elementul cel mai prielnic. În schimb, Pelà a îndrăgit marea aşa de mult, încât, atunci când finanţele i-au permis, şi-a cumpărat o casă la mare, la Alassio, pe coasta Liguriei şi chiar o barcă de plastic pentru pescuit. În duminica sosirii lor am organizat o ieşire spre partea de vest a insulei, înspre zona unde era o bisericuţă a sfântului Gavino, a sfântului Constantin Sardul şi a unui alt sfânt, al cărui nume îmi scapă, un fel de „Trei Ierarhi“ ai târgului. În stâncile friabile din acea zonă exista o grotă adâncă, unde se spunea că se ascundeau bancuri de peşti şi chiar murene. Era adevărat, după cum ne-a dovedit, într-o zi, un fercheş şi inteligent lucrător de-ai mei, chiar cu oarecare ştiinţă de carte, Lulli, care a pescuit sub apă cea mai mare murenă pe care am văzut-o în viaţă, un exemplar de aproape 1,80 metri, în greutate de vreo şapte kilograme,

pe care a plimbat-o pe *Corso*, fălindu-se cu un astfel de trofeu, extrem de rar. După o navigaţie care a durat mai bine de o oră, prin port şi prin afara sa, am ajuns la această grotă, unde am pătruns fără greutate şi ne-am fixat barca lângă pereţii stâncoşi. După ce-am făcut probele de comunicare prin radiotelefon cu Berni, rămas în acest scop la stabiliment, şi am verificat, astfel, instalaţia făcută de simpaticul Gianni Puntoni, de la firma Iris, din Milano, originar din Pisa, ne-am aruncat în apă şi am înotat, cu toţii, prin grotă. Eram şapte: eu, Teresa, Puntoni, care vorbea cu ea în toscană, Ignazietto, Angelo, şoferul meu – timp de un deceniu –, avocatul Pelà şi părintele-filozof, Giorgio Ignat, primul nostru oaspete în casa de la Porto Torres. În apă, am socotit că e bine să realizez ceva util şi, folosind pentru prima oară o mască, am identificat pe laturile şi pe fundul grotei, în partea deschisă, pe unde intra lumina, arici de mare, negri, roz şi maro, despre care auzisem că ar fi comestibili, cel puţin după spusele francezilor, foarte pricepuţi în afrodiziacele mării. Ouăle de arici conţin iod, care face bine sănătăţii şi nu yohimbină, mult preţuită de franţuji. Am luat atunci plasa, asemănătoare cu cea de prins fluturi, cu care am coborât şi am cules, fără alegere, toţi aricii întâlniţi în cale; mi-am umplut sacul, de abia l-au tras la bord. Dar cine să pună mâna pe aricii care înţeapă şi lasă în piele spini extrem de dureroşi producând, adesea, infecţii? Au început atunci cu toţii să-şi exprime rezervele: ba că aceia violeţi erau buni, ba că aceia gălbui, iar cei negri, precis, erau socotiţi necomestibili şi, ca atare, trebuiau aruncaţi. Dar când a fost vorba să fie folosiţi cei coloraţi, altă rezervă a fost formulată, aceea că din arici nu se mănâncă decât ouăle, şi acestea numai în luna ianuarie. Din iulie până atunci, ar fi fost prea mult ca să aşteptăm coacerea lor. Mare deziluzie, lucrasem degeaba şi nimeni nu găsise cu cale să se înfrupte din bunătăţile mării, culese de mine. Mi s-a explicat că în ianuarie, când clima provoacă o maree foarte puternică şi apele rămân liniştite timp

de douăzeci de zile, iar timpul se menţine frumos – de unde şi expresia „vara iernii“ –, pescarii făuresc, din trestii groase şi lungi, un instrument, îi crapă unul din capete în patru şi înfundă în el un dop, pentru a menţine puţin deschise cele patru braţe care, înfipte peste arici, îl prind, astfel încât acesta poate fi tras la suprafaţă.

Ne-am împăcat la ora mesei, când ne-am înfruptat din bunătăţile pregătite acasă şi, satisfăcuţi de excursia noastră pe mare, ne-am întors, încet-încet, în port. Sub soarele cald al verii, s-a ridicat un vânt care a încreţit marea, aducând-o la forţa 2 şi chiar 3. Înfruntam valurile cu nepăsare, la cârma bărcii, ba mai mult, ţineam oblonul din faţă deschis, spre a face să circule aerul în cabină. Am neglijat sfaturile Teresei de a mă adapta la viteza undelor, punând barca nu cu prora direct pe creastă, ci pieziş, adică *di mascone*, după expresia marinărească. Imaginându-mi că marea devenea rea doar când undele atingeau înălţimea caselor sau cel puţin trei-patru metri, m-am trezit din această reverie atunci când o undă mai ridicată, care nu atingea un metru înălţime, a trecut pe deasupra prorei şi a năvălit întreagă în barcă, scăldându-mă din cap până-n picioare, spre veselia celorlalţi, care au scăpat neatinşi. Cu surâsul pe buze, am primit lecţia cuvenită, pe pielea mea, dar ceea ce m-a mâhnit mai mult a fost faptul că marea mi-a udat chipiul de marinar, comandat şi sosit de la Milano, împodobit cu şnur de aur (fals) şi cu un ecuson triunghiular, înfăţişând un dragon care scoate flăcări pe nări, cu inscripţia *Dragon Sea*, în engleză, ca să aibă mai multă autoritate marinărească.

Am început apoi să manevrez barca încet-încet, cu mai multă băgare de seamă, şi să mă obişnuiesc nu numai cu farmecul, dar şi cu primejdiile mării.

Experienţa se acumula şi în urma ieşirilor nocturne, pentru pescuitul calmarilor. Îi aveam pe farfurie la restaurantul La Speranza

şi savuram felul în care îi pregătea Annamaria şi îi servea cu graţie Petrina. La exclamaţiile mele de apreciere, Petrina spunea:

– Dar, dacă aţi şti, *Dottore*, cât este de plăcut să-i prinzi noaptea, înainte de răsăritul lunii, care îi alungă, şi să-i pregăteşti, apoi, proaspeţi, aşa întregi cum sunt, după gustul pescarilor!

– Dar cum îi pregătesc pescarii?

– Foarte simplu şi natural, pe tubul de eşapament al motorului.

– Vai de mine, se poate una ca asta?!?

– Desigur, *Dottore!* intervenea câte un pescar mai guraliv, care mă pusese, mai dinainte, la curent cu tainele pescuitului şi cu echilibrul ecologic care stăpâneşte marea între amici şi inamici, căci fiecare vietate marină ameninţă viaţa alteia, dar este, la rândul său, ameninţată.

– Dar unde sunt condimentele? Sarea, piperul, untdelemnul?!? am întrebat eu.

Gavino, marinarul, a surâs cu bunăvoinţă, stăpân pe o experienţă de peste patruzeci de ani:

– *Duttur',* sarea e în apa mării, în care trăiesc şi cu care se spală, piperul se află în cerneala calmarului, iar untdelemnul îl are într-o sticluţă, în buzunar, fiecare pescar care se respectă. Căci, dis-de-dimineaţă sau seara, înainte de apusul soarelui, la pescuitul de caracatiţe, cu tridentul, la ţărm, are nevoie să arunce câţiva stropi de ulei, pentru a calma undele mării şi a vedea mai bine fundul.

M-am mirat mult de tot de ceea ce-mi spunea simpaticul Gavino, prietenul meu printre pescari. În timpul acesta, Petrina l-a întrebat:

– *Cumpare Gavino, 'sta notte il mare è buono, tranquillo, la luna esce tardi; perché non andiamo col Duttur' a insegnargli come si pescano i calmari?* – „Cumetre Gavino, în noaptea asta marea e calmă, liniştită, luna răsare târziu; pentru ce nu ne-am duce cu domnul doctor să-l învăţăm cum se pescuiesc calmarii?“

– De ce nu? s-a arătat de acord Gavino. *„Si pote, si pote, cumpare mia, Petrina!“*

M-am bucurat de cele auzite, m-am declarat imediat de acord şi, întors acasă, am început numaidecât pregătirile. Era nevoie să-mi iau o scurtă şi un pulover, precum şi ceva de-ale gurii pentru foamea de la miezul nopţii. Nu puteam pretinde să pregătim calmarii, pe care nu-i prinsesem încă, la eşapamentul bărcii, pe care, în treacăt fie spus, îl izolasem cu un silenţiator în plus, pentru a-i reduce zgomotul. La ora stabilită, ne-am întâlnit cu toţii în port – Teresa, Berni, Petrina şi *cumpare* Gavino – şi, în liniştea nopţii, ne-am îndreptat pe mare spre locul cunoscut, unde ne-am oprit fără a ancora şi am rămas liniştiţi pe apele calme ca oglinda. Chiar dacă briza uşoară ne-ar fi deplasat puţin, era bine pentru înlesnirea pescuitului, căci calmarii trec în bancuri şi nu poţi, întotdeauna, să nimereşti locul potrivit. Pentru a-i atrage spre barcă se folosesc lămpi puternice, de 1 000 sau 1 500 de waţi, care funcţionează cu gaz propan, lumină la care sunt foarte sensibili, cu ochii lor mari şi cu pielea întregului corp, care reacţionează asemenea celei a cameleonilor, printr-un mimetism automat, adaptându-se locului pe unde trec. Cumătrul Gavino pregătise undiţele speciale, numite în italiană *totanare,* frumos înfăşurate cu fir nou, alb, şi mi-a pus una în mână, dăruindu-mi, apoi, alte câteva. M-am aşezat lângă Petrina, ca să-mi aducă noroc, căci ea venise cu ideea şi avea aerul unei femei căreia zeiţa norocului, Fortuna, cu ochii legaţi, îi pusese mâna-n cap. Ea mi-a explicat cum să arunc *totanara* în apă, mai departe de barcă, cum s-o las să ajungă la fund, iar pe urmă s-o ridic şi să încep exerciţiul care întăreşte braţul, ca la atleţi. Am executat întocmai, cum făceau şi toţi ceilalţi, şi întâmplarea sau generoasa zeiţă Fortuna, prin reprezentanta ei, Petrina, a făcut ca primul calmar din seara aceea şi din viaţa mea, să-l prind tocmai eu. Când am simţit undiţa agăţată la fund şi i-am spus maestrei mele, ea a pus mâna pe fir, şi dându-şi seama că prinsesem un calmar, mi-a cerut să trag *totanara* în barcă, fără întrerupere şi fără întârziere. Am făcut întocmai şi, de emoţie, am transpirat, iar scurta mi s-a părut de prisos. Când calmarul a ieşit din apă şi l-am pus în barcă, am auzit o exclamaţie generală:

– *Bravo, duttur', bravo duttur'!* la care s-a adăugat şi aprecierea ceva mai reţinută a Teresei:

– *Beh, bravo, sei contento!* adică: „Poftim, bravo, acum eşti mulţumit!“

Nu ştiu dacă în fundul inimii nu simţea şi o părere de rău că nu fusese ea maestra mea în marinărie, cea care să-mi arate cum se prind calmarii. Într-adevăr, ambiţii de pescar n-a avut niciodată. Am mai prins câţiva calmari, dar pe primul l-am însemnat, ca nu cumva să nu-l recunosc acasă, în momentul pregătirii şi servirii lui la masă. Calmarii treceau pe lângă undiţele noastre periodic şi, uneori, preţ de o jumătate de oră, nu mai prindeam nimic. Atunci ne refăceam forţele cu gustarea şi vinul adus cu noi, foarte binevenit pentru sărbătorirea calmarului. Pe la unu noaptea, ne-am reîntors în port, o dată cu răsăritul lunii, lăsând în urmă marea calmă, ca niciodată, cu atât mai frumoasă şi mai misterioasă, cu cât razele lunii se unduiau într-însa, iluminând-o parcă din interior.

Am mai ieşit cu *Tino* la pescuit de adâncime, apropiindu-ne de coasta Asinarei şi ancorând în Cala Fornelli; în acest loc, fundul apei era constituit din alge, nisip şi roci. Aveam ca oaspeţi la bord pe avocatul Pelà şi pe părintele Ignat, cu care m-am luat la întrecere în prinderea peştilor de pus la frigare. Uneori, prindeam, dintr-o dată, câte doi, trei, dacă nu chiar patru – câte unul pe fiecare cârlig al undiţei de adâncime, fără prăjină – şi, până la urmă, am umplut cu peşti o găleată întreagă; am ţinut şi socoteala fiecăruia, pentru a putea stabili clasificarea. Am ieşit învingător şi de data aceasta, poate din cauza chipiului de comandant, reflectat în apă, pe care peştii au ţinut să-l onoreze, după cum făceau şi oamenii. După-amiaza, spre seară, este momentul cel mai bun

pentru pescuit sau dis-de-dimineaţă, când mişună toţi peştii în căutarea prăzii. Seara, după o anume oră, anumite soiuri de peşti nu mai trag la undiţă, chiar dacă nada este o sepie sau un calmar. Am hotărât atunci să ne întoarcem acasă, încântaţi cu toţii de propriile succese.

Pescarii socoteau că marea „rezervă“ de calmari era la Punta Trabuccato, de la Asinara, unde, din cauza restricţiilor, pescarii nu prea mergeau şi unde calmarii trăiau, aşadar, ca-n sânul lui Avram. După perioada de iniţiere, coceam în minte ideea unei mari expediţii de capturare masivă a acestor inofensive cefalopode, care par torpile vii, care merg prin reacţie, de-a-ndoaselea, aspirând şi expulzând apa. Sunt aproape nevăzuţi, căci sunt transparenţi şi iau culoarea pestriţă a ambianţei înconjurătoare, după nevoi. L-am pus pe Bruno, marinarul – care se pricepea la toate, deşi munca nu-i prea plăcea, cu toate că natura îl dotase cu o musculatură de superatlet – să pregătească cele necesare bărcii, pentru o navigaţie mai lungă de douăzeci de mile maritime (o milă având 1852 de metri). „Armarea“ bărcii s-a făcut nu numai cu combustibil şi apă, ci şi cu alimente suficiente, cu nelipsitele căpăţâni de ceapă şi usturoi şi cu untdelemn, în cantitate suficientă pentru mai multe mese. Inclusiv un bun vin de Mandrolisai. Am luat cu noi ustensile de pescuit de tot felul, începând cu acele *totanare* pentru calmari, undiţele de adâncime, cu mai multe cârlige, precum şi undiţele de tras după noi, în apă, în timpul navigaţiei, la dus şi la întors. Pentru orice eventualitate, am luat şi nişte pături, care mai tîrziu ne-au prins bine. Am plecat seara, pe o mare calmă, şi am ajuns, pe înnoptate, în Cala Reale, ancorând la Punta Trabuccato, locuri, acestea, pe care Bruno le cunoştea foarte bine. Micul far de orientare de pe acest promontoriu ne-a fost de folos şi am putut identifica locul cel mai potrivit pentru popas. Fără pierdere de vreme, am luat o masă frugală şi am început marea bătălie a calmarilor, care veneau la undiţele noastre, într-o oarbă sete de sinucidere. În

mai puţin de o oră, am încărcat un coş de sârmă, folosit pentru ţinutul peştelui viu în apă şi prevăzut cu o clapă care se închide atunci când înăuntru se află peşti; când este gol, coşul se turteşte ca o plăcintă. Îl ţineam legat de mâner, scoţându-l din apă de fiecare dată, pentru a introduce noi calmari capturaţi. Bruno pescuise câţiva, Teresa unul, de probă, iar pe toţi ceilalţi, până la treizeci şi unu, i-am pescuit eu, în două ore de activitate. Bucuria era nespus de mare şi, cum nu mai aveam loc pentru ei în coş, iar ora era înaintată, am hotărât să ne întoarcem. Ocupaţi cum eram cu calmarii, nu ne-am dat seama că între timp, peste dealul de 400 de metri, care ne apăra, între Punta Trabuccato şi Punta Sabina, în aşa-zisa Cala d'Oliva, se ridicase un vânt care mişca apele. Când am trecut de Punta Trabuccato, îndreptându-ne spre Porto Torres, am văzut că valurile erau mari, cu creste spumegânde, care înălbiseră toată prora şi parbrizul, şi am înţeles că nu mai puteam să continuăm navigaţia. Am încercat atunci s-o luăm de-a lungul coastelor Asinarei spre a continua, apoi, pe coasta Sardiniei, dar aici valurile băteau lateral şi riscam să fim răsturnaţi. Toate aceste constatări le făcea Bruno, care conducea barca, în timp ce Teresa continua liniştită să doarmă, iar eu număram din ochi calmarii, ca nu cumva să fi greşit socoteala şi vreunul să-mi fi scăpat. Experienţa lui Bruno, pe mare, l-a făcut să-mi spună că nu mai puteam să ne continuăm drumul şi urma să dormim în barcă până a doua zi. Ne-am apropiat cât mai mult de ţărm, pentru a fi apăraţi, şi ne-am întors în cala ascunsă după Punta Trabuccato. Aici am ancorat bine barca, fixând ancora în fundul de noroi, iar apoi am putut să ne odihnim liniştiţi, sub ochiul neadormit al lui Bruno (care cu unul dormea şi cu altul veghea). Nici un ocnaş nu s-a trezit din somn să vină şi să ne jefuiască (de calmari, că altceva nu aveam) ori să ne ia barca şi să evadeze, căci aceasta era bine ascunsă şi nu pusesem nici o lumină de semnalizare, cum se obişnuieşte atunci când barca stă pe loc. În zorii zilei ne-am trezit, dar nu am putut pleca,

deoarece marea nu se liniştise şi am fost nevoiţi să mai rămânem în cală până către orele unsprezece, când ni s-a părut că puteam s-o înfruntăm, nu în linie dreaptă, ci făcând un oarecare ocol. Navigaţia decurgea firesc, iar motorul, care, în alte zile, începuse să „tuşească“, spre îngrijorarea noastră, în duminica aceea, cu cerul care se însenina, funcţiona normal, împingând barca fără mare efort, dar şi fără mare viteză. Ne obişnuisem cu valurile care băteau la tribord, fără a pătrunde însă în barcă. Grija mea cea mai mare era să nu mi se strice calmarii. Noaptea îi ţinusem în apă, în ambianţa lor şi se cam albiseră la faţă, îngrămădiţi unii peste alţii. Dar şi în apă se pot strica peştii şi, cu atât mai mult, pe punte, în orele de navigaţie. De aceea, am luat măsuri ca să-i ţin la rece, umezind o bucată de sac, cu care am învelit coşul; căldura făcea să se evapore apa, producând răcoare. Sistemul este cunoscut de toţi pescarii, care, pentru a avea o apă mai rece, când nu dispun de frigider, atârnă o ploscă îmbrăcată în postav umezit, la catargul bărcii. Stăteam satisfăcut la pupă, din nou în cămaşă şi cu chipiul meu alb, de comandant, bine tras pe-o parte, iar cu braţul drept o cuprindeam pe Teresa, comentând întâmplările din timpul nopţii.

Pe la mijlocul golfului, pe ruta stabilită în direcţia Porto Torres, corectată când apele s-au mai potolit, am zărit, deodată, în depărtare, la babord, o serie de vase de război americane, în şir indian. Era vorba de nave de război, cu corpul îngust şi înalt, care, de aproape, am apreciat că aveau circa o sută patruzeci de metri fiecare. Erau echipate cu tot felul de instrumente: radar, radiotelefoane şi, bineînţeles, tunuri. Mergeau cu o viteză susţinută, fumegând din coşurile lor şi menţinându-se toate pe o rută care întretăia, la proră, ruta noastră. Noi cunoşteam regula de bază a navigaţiei conform căreia orice ambarcaţie, mai mare sau mai mică, dar, mai ales, bărcile cu pânze, trebuie să treacă pe la pupa, atunci când întretaie calea altui vas şi, ca atare, ne continuam liniştiţi navigaţia, pe ruta trasată. Viteza noastră, destul

de redusă însă, şi viteza mare a navelor de război, au făcut să ne apropiem repede unii de alţii, ceea ce putea duce la o coliziune fatală, ale cărei consecinţe n-ar fi fost, desigur, scufundarea şi nici măcar zgârierea primului vas de război, pe care se afla, probabil, amiralul, ci tăierea bărcii noastre ca pe o păstaie, în vreme ce noi am fi fost lesne înghiţiţi de valurile provocate de un astfel de vas. Pe de altă parte, nici noi nu puteam schimba ruta, dându-ne deoparte şi urmând un drum paralel cu cel al vaselor, căci undele de navigaţie ale celor unsprezece bastimente ne-ar fi lovit lateral, răsturnându-ne ca pe o găoace. Dacă le întâmpinam cu prora destul de ascuţită a bărcii, intram frumos în ele şi apa putea să ne acopere fără să mai putem reveni la suprafaţă. Cu puţina mea experienţă de navigator i-am comandat lui Bruno să continue marşul, căci la trecerea flotei am fi primit undele în pupa şi am fi „dansat“, ceea ce ar fi fost, oricum, mai puţin periculos pentru noi. Ne despărţeau sute de metri de prima navă militară, adică două lungimi de navă când comandantul suprem al flotei, în faţa tenacităţii cu care înaintam, s-a hotărât să dea ordin de virare cu treizeci de grade la dreapta, ordin pe care l-au urmat toate cele unsprezece vase ale Flotei a VI-a americane, aflate în manevră în acele ape. Nava mare, un portavion, pe care aceste unsprezece unităţi o însoţeau, nu se vedea, căci rămăsese undeva, în depărtare, şi nu ştiu cum ar fi putut o astfel de namilă să vireze, brusc, cu treizeci de grade, fără să-şi rostogolească avioanele de pe punte, deşi acestea sunt, de regulă, bine ancorate. Manevra de depăşire, pe la pupa, a flotei americane a evitat ciocnirea lui *Tino,* de şapte metri lungime, şi ne-a pus în afara oricărui pericol. Ne-am continuat, aşadar, drumul, în timp ce flota a urmat noua rută pe o bună bucată de drum, până când şi-a putut relua traseul iniţial. Am făcut un salut milităresc, cu mâna la chipiu, punându-mă în bună vedere, cu o înclinare a capului, în semn de mulţumire şi un surâs, care a fost, probabil, remarcat prin binoclu de orgoliosul amiral, fără a exclude

posibilitatea ca *Tino* să fi fost şi fotografiat, ca fiind cel mai mic „inamic“ cu care a intrat în contact o flotă întreagă. După acest eveniment, *Tino* s-a simţit ridicat în rang, numărându-se printre puţinele vase mici care au înfruntat talazurile unei flote de crucişătoare şi distrugătoare.

Navigator și constructor

Mă aflam pe terasa casei, alături de turnul clădit deasupra scărilor, unde, într-o încăpere mică şi izolată, instalasem minusculul radiotelefon şi priveam antena verticală, făcută din tuburi, care făcea legătura cu *Tino*, când eram în navigaţie sau la pescuit, în golful Asinara. Mă frământa ideea acestei ţevării ce se înălţa maiestuos deasupra portdrapelului pe care îl înălţam la sărbătorile naţionale şi mă întrebam cum de e posibil cu un wat putere, în frecvenţă modulată, să obţii atâta forţă, încât să te „legi“ cu alţi oameni, aflaţi la o distanţă de mai bine de treizeci şi cinci de kilometri. Prodigioasele rezultate ale tehnicii moderne, de care ne folosim zilnic, nu sunt întotdeauna lesne de înţeles, deşi, până la urmă, se concretizează sub forma unor aparate de uz comun. Cine se mai întreabă, când deschide un radio cu tranzistori, cum poate un aparat să capteze muzică şi veşti cu atâta uşurinţă şi cine a inventat toate acestea, ca să-i mulţumească? În cazul meu, aveam să mulţumesc societăţii Iris-Radio, de la Milano, constituită din doi radioamatori, Curzio Bellini şi Ivan Mario Puntoni. Această mică societate cu responsabilitate limitată, ieşită din mintea lui Bellini, care, timp de şapte ani de-a rândul, fusese preşedintele Asociaţiei Radioamatorilor din Italia, se ocupa cu vânzarea aparatelor electronice, lichidate de armata americană la preţuri derizorii şi oferite radioamatorilor interesaţi să comunice între ei, în lumea întreagă, dar care

lipseau la acea dată de pe piaţa italiană. Firma Geloso, bine cunoscută în acest sector, în Italia, America de Sud şi în alte părţi ale lumii, nu era încă în măsură să producă suficient pentru a satisface necesarul pieţei. Bellini şi Puntoni erau tineri, dar cu spirit inventiv şi creaseră, după o schemă a lor, un aparat de radiotransmisie-recepţie, cu frecvenţă modulată, spre a evita interferenţele, alimentat de un mic acumulator electric, precum cel pentru motociclete, şi montat într-o cutie de mărime redusă şi de format potrivit, pentru a putea fi transportabil, ţinut de un mâner, pe care era culcat receptorul telefonului. Pentru acei ani era o mare invenţie şi cred că firma lor a vândut multe asemenea aparate, pentru scopuri dintre cele mai diverse. Meritau să aibă succes, căci erau muncitori, prezentabili, fiecare în felul lui, completându-se foarte bine unul pe altul. Imaginaţia îndrăzneaţă a lui Bellini era temperată, la momentul just, de spiritul practic şi realist al lui Puntoni, astfel încât se evitau erorile pe care, adesea, entuziasmul şi nerăbdarea le săvârşesc. Bellini era un tip înalt, bine clădit, din cea mai autentică viţă de *romagnoli,* fiind originar din Lugo, aflat în regiunea Romagna. Părinţii săi se stabiliseră la Milano de multă vreme, astfel încât el se considera milanez şi vorbea dialectul oraşului, fără să fi renunţat complet la cel strămoşesc. Avea capul proporţionat cu trupul, o faţă întinsă, volitivă, ochi cercetători şi o atitudine rezervată faţă de persoanele abia cunoscute. Se impusese în rândul colegilor radioamatori prin caracterul său studios şi pasiunea pentru problemele tehnice şi se specializase mai ales în domeniul antenelor, despre care, împreună cu un colaborator, a scris şi publicat o carte voluminoasă, ceea ce i-a dat mult prestigiu în acest sector. Voinic şi sănătos, cu poftă de mâncare, era tenace în umplerea stomacului până la a da pântecelui o formă curbată; spre deosebire de alţii, în loc să protejeze cu ceva cald uzina elaborării alimentelor, după cum se cuvine, el stătea cu burta la vânt, cu nepăsare şi fără a simţi nevoia de siestă. Se lansa atunci,

cu forţe duble, asupra instalaţiilor (pe cele mai delicate le făcea el însuşi), trecându-le după o vreme tovarăşului său, Puntoni, care le finisa. La îmbrăcăminte avea nevoie de măsura pe care americanii o numesc *large size,* dar pantofii săi nu depăşeau totuşi dimensiunile celor aflaţi în comerţ. Temperament dur şi rece, cu simţul şi plăcerea de a comanda, ştia totuşi să se încadreze perfect într-o ierarhie, pe care societatea o impune tuturor, chiar şi celor mai rebeli. Când vorbea, reuşea să convingă. Numai eu ştiu cât m-au costat puterea şi priceperea sa tehnică, calităţi care m-au determinat să cumpăr aparaturi complicate şi costisitoare, care, de cele mai multe ori, au rămas neutilizate, iar unele n-au fost nici măcar montate. Aceasta nu i-o iert şi într-o zi am să i le imput în conturile acum deschise, în cadrul raporturilor de colaborare. Prima sa reuşită a fost aceea de a mă convinge să devin radioamator, drept care m-a înscris în Asociaţia Italiană a Radioamatorilor şi la Federaţia Mondială, de unde am primit şi un cod sau nume de identificare – „DYN“. Astfel, încă din 1947, din luna decembrie, am devenit şi eu O.M., adică *Old Man,* cum se numesc radioamatorii, cu alte cuvinte „om bătrân“, nu ştiu de ce, deşi eu eram tânăr şi abia împlinisem treizeci de ani. De fapt, convingerea mea nu se datora numai lui, ci şi băieţilor lui Mino Tenaglia, directorul Cronicii Subalpine din Varese, care cumpăraseră aparate clasate, americane, tot de la Bellini şi le instalaseră, cu tot felul de antene, chiar în fostul mare apartament din Villa Pisani, locuit de mine. Îmi arătaseră tot felul de cărţi poştale, primite din toate colţurile lumii. Ideea de a avea relaţii pe toată faţa pământului, nutrită încă din adolescenţă, m-a atras şi m-a stimulat mult, astfel încât doream să devin şi eu radioamator. Când am vizitat prăvălia-magazin de la etajul I, din Via Camperio, numărul 14, Bellini a adăugat şi el încă cincizeci de procente din cost, pentru a mă convinge definitiv, căci convins eram deja pe jumătate. Mi-a arătat o gamă întreagă de aparate, de la cele

mai mici până la cele mai mari, reuşind să mi le vâre pe gât pe cele mai mari, denumite B.C. 610, de dimensiunea unui dulap şi cu o greutate de două chintale şi jumătate, fiecare. Mă asigura că, în felul acesta, voi putea să intru în contact cu America de Nord, cu America de Sud şi cu Australia, numai de Papua şi de Polinezia nu mi-a vorbit, căci locuitorii de acolo nu folosesc încă astfel de diabolice instrumente electronice. Îmi sugera că aş putea pune în legătură biroul meu de la Roma cu Milano, pentru realizarea comunicărilor la nivel radioamatorial, printre care se pot strecura şi unele veşti privind sănătatea oamenilor şi a lucrurilor. Întrucât cumpărasem în Austria un aparat cât o valiză de mână, dar greu de purtat, pe care constructorii îl făcuseră astfel încât să fie alimentat nu numai cu curent de priză, dar şi cu cei 12 volţi de la automobil, mă lăsa să înţeleg că aş putea avea veşti pe undele scurte chiar în timp ce mă deplasam cu maşina, ca şi când aş fi fost eu şeful Statului-Major, în permanentă alertă, controlând mari unităţi, în continuă mişcare. Mai spunea că aceste aparate pot deveni şi staţii de radiodifuziune, pe o rază de 250 de kilometri. Consideram, aşadar, că aparatul meu ar fi fost potrivit şi pentru o staţie „Europa“, la Tanger, în oraşul liber internaţional, unde stabilisem un birou şi înregistrasem diverse firme. Pe scurt, Bellini s-a dovedit un comerciant abil, căci a reuşit să-mi vândă tot acest material, cu toate accesoriile, schimbările de bandă, bobinele de rezervă şi teleimprimatoarele pe bandă, rămase de la germani şi utilizate ca mijloace de comunicare de câmp. Le mai păstrez şi astăzi, ca relicve, căci de folosit n-am avut parte să le folosesc niciodată. M-am amuzat cu ele de câteva ori, ca să justific menţinerea codului meu „J1-DYN“ şi am primit, în toată cariera mea de radioamator, doar trei cărţi poştale, în timp ce Bellini primea cu sutele, în fiecare an. Avea timp pentru acest hobby, care constituia pentru el un tip de antrenament profesional. Puntoni a fost întotdeauna mai rezervat. Ca un bun

tehnician, era scump la vorbă, căci timpul, socotea el, era mai bine să fie folosit în aplicaţii tehnice decât în convorbiri, uneori plăcute, dar superflue. Faţa lui întrebătoare, ca un punct de interogaţie, ascundea sub fruntea înaltă, ţuguiată multe cunoştinţe tehnice, mai mult practice decât teoretice; agreabil la vedere, vorbea mai mult cu ochii săi mari şi cu sprâncenele bine arcuite, caracteristice multor toscani, el fiind un exemplar tipic al regiunii. De talie potrivită, sub media de un metru şaptezeci, era un bărbat de nădejde, iar atunci când se apuca de un lucru puteai fi sigur că-l va duce la bun sfârşit. Pe o promisiune a lui te puteai bizui. Mai puţin pe angajamentele lui Bellini, căruia îi plăceau gogoşile şi, uneori, făcea promisiuni de marinar. Aceştia sunt cunoscuţi pentru făgăduielile, niciodată menţinute, pe care le fac logodnicelor lor, prin toate porturile lumii, iar acestea aşteaptă, aşteaptă...

Aparatul meu radio-telefonic, Iris-Radio, nu era o gogoaşă, ci o realitate, pe care o înţelegeam şi o foloseam în baza instrucţiunilor primite şi a cunoştinţelor tehnice câştigate prin lectura revistelor, la care eram abonat ca membru al asociaţiei şi al federaţiei. Toate acestea nu mă împiedicau să-mi exprim mirarea pentru faptul că o bucată de ţeavă, folosită pentru apă, putea să devină şi antenă, intrând în vibraţie invizibilă şi captând apoi undele emise de cealaltă instalaţie, de pe *Tino*. Berni stătea la aparatul de acasă, iar eu la cel de pe *Tino*, comunicând unde eram, ce făceam, câţi peşti prinsesem, dar, mai ales, cerând explicaţii tehnice referitoare la motorul Fiat, care, de bătrâneţe sau de nefolosinţă îndelungată, începuse să devină prea capricios, încât riscam să rămânem în voia mării şi să fim obligaţi să vâslim o zi întreagă. Nu ştiu de ce carburatorul se murdărea mereu, deşi benzina era curată şi rezervorul bine spălat înainte de montare. Alteori îi lipsea scânteia, căci bobina Delco prinsese, probabil, umezeală, dacă nu chiar intrase la apă. Circulaţia uleiului era bună, deşi indicatorul de presiune

nu arăta prea multe atmosfere. Consumul se mărise, ceea ce însemna că segmenţii erau buni de înlocuit. Rugină avea el destulă, bine ascunsă în toate colţurile, acoperită în mod abil cu un strat de vopsea argintie, ca un fard pe faţa unei bătrâne. Nefiind eu însumi mecanic, şi nici Bruno, când ieşeam cu el, trebuia să demontez piese pe care nu le cunoşteam, dar Berni mi le indica cu mare claritate, descriindu-mi locul şi forma lor, prin Teresa, care, în aceste împrejurări, prelua funcţia de radiotelefonistă, căci telegrafia şi codul Morse nu le învăţase şi nici eu nu le mai ştiam, deoarece nu mai erau necesare în sistemul de comunicare A–3–telefonia. Orice întrebare primea răspuns şi apoi o confirmare a operaţiunii făcute, care, adesea, dura câte o oră. Până la urmă, reuşeam să repunem motorul în funcţiune, deoarece Berni, ca tehnician, îl cunoştea în toate detaliile sale şi putea să-i găsească repede maladiile. Reparaţiile în larg, comandate radiotelefonic – după cum, în caz de nevoie pe vas, medicul de bord efectuează operaţii de urgenţă, în contact telefonic cu Centrul de Ajutor Medical Mondial, de la Roma – se repetau de prea multe ori şi îmi creau un sentiment de nesiguranţă. Devenisem mai reticent la ieşirea în larg, cu toate galoanele câştigate de *Tino* în apele furtunoase şi belicoase ale Sardiniei (aici se făceau multe exerciţii militare), iar către sfârşitul verii am hotărît să schimb motorul Fiat cu unul diesel, cu patru cilindri, de vreo şaptezeci şi doi de cai-putere, pe care, spre norocul meu, l-am găsit disponibil la reprezentantul de la Torino al firmei engleze Perkins, marcă bine cunoscută. Transferarea la Porto Torres a fost promptă, într-o noapte, cu vaporul de la Genova, singura pierdere de vreme implicând-o documentele şi garanţia vamală, căci motoarele şi toate materialele instalate pe vase erau scutite de taxe vamale. Ajuns la Porto Torres, am scos cu macaraua de pe camion, prin acoperişul dublu de la prora, motorul Fiat 1912, pentru pensionarea lui definitivă şi am introdus, fără greutate,

noul motor diesel, care corespundea, ca mărime şi capacitate. În două zile, motorul a fost montat, legat cu axul şi cu elicea şi a fost pus în funcţiune, spre marea mea satisfacţie, căci nu mai aveam probleme de siguranţă. Obţinerea libretului de navigaţie, cu schimbările de rigoare, a durat mai mult, dar, fiind cunoscut în port şi în toată zona golfului Asinara, ca un cal breaz, nimeni nu-mi cerea *documenta,* cum spun sudicii intraţi în toate ministerele şi serviciile de finanţe şi poliţie.

Schimbarea motorului comporta însă o „schimbare la faţă“ a bărcii, pe care o găsisem cam incomodă, deoarece nu se putea sta în picioare în interiorul cabinei deschise, prin care pătrundea vântul, când sufla de la pupa. Mă întrebam de ce veneţienii fuseseră atât de zgârciţi cu materialul şi nu făcuseră cabina mai înaltă, fiind vorba doar de puţină lemnărie în plus, întrucât restul era alcătuit din geamuri de sticlă. Mi s-a spus că exista un mic şantier naval, la Porto Torres, al unui oarecare Pollese, care construia bărci de pescari şi curăţa carena vaselor de pescuit, trăgând pe uscat ambarcaţiile, pe locul special amenajat în acest scop, cu ajutorul şinelor şi al traverselor montate în beton, pe o pistă înclinată sub apele mării. Am luat contact cu bătrânul Pollese, care lucra împreună cu fiul său şi cu un nepot de frate într-un magazin mizerabil, plin cu forme şi şabloane pentru bărci, necesare construcţiilor sale. Pollese senior nu avea nimic, comun cu sensul de „senior“ al cuvântului, fiind tipul clasic al omului care îndrăgea paharul, la orice oră, şi nimeni, când vorbea despre el, nu putea să-şi reţină surâsul. Când era vorba de a trage pe chei o barcă sau un vas de pescuit, el intra, îmbrăcat cum era, în apă, până la gât, pentru a aranja sub vas carul şi aşa-zisul pat de lemn, pentru ca elicele să nu atingă caprele sau osiile ambarcaţiilor cu două motoare sau ca să fie bine centrată chila celor cu un singur motor. Avea precauţia de a înghiţi cel puţin un litru de vin, înainte de a lua contact cu apele poluate ale acestui sector al portului, unde, pe lângă murdăriile obişnuite, uleiuri şi alte deşeuri plutitoare,

mai navigau şi mortăciunile umflate de apă, pisici şi căţei aruncaţi de preaiubitorii lor stăpâni, atunci când erau aduşi pe lume supranumeric. Nimic nu-l impresiona pe Pollese. Pe chipul lui, slab şi zbârcit, erau atâtea trăsături de scârbă, încât nu mai aveau loc alte expresii, oricât de tari ar fi fost ele. Pentru el nimic nu era prea „tare“, din moment ce înota, dându-le cu mâna la o parte, printre reziduurile din cloaca în care intra. Îl îmbărbăta gândul că, la terminarea operaţiunii – care pentru el lua sfârşit cu tragerea pe uscat a bărcii –, îl aşteptau alţi doi-trei litri de vin binemeritaţi, dar, mai ales, necesari pentru încălzirea măruntaielor, iar pentru dezinfectarea interioară şi exterioară mai adăuga câte o jumătate de litru de ţuică. Pentru el, ziua se încheia în veselie, iar restul lucrului rămânea pe seama colaboratorilor săi şi a altor pescari, marinari şi hamali, care se angajau pe atunci cu ziua, plătită cât o oră de lucru astăzi. Cum s-a mai îmbogăţit lumea între timp, prin inflaţie!

În momentul când am stat de vorbă cu familia Pollese, toţi erau treji, căci era într-o luni de dimineaţă. I-am întrebat dacă *Tino* ar fi putut să primească o altă înfăţişare, înălţându-se teuga până la un metru şaptezeci şi doi, cât măsor eu, şi dacă i s-ar fi putut aplica şi o portiţă dublă, cu balamale cu arcuri, pentru închiderea automată. Au răspuns prompt că puteau, fără îndoială, să facă ce le-am cerut şi s-au declarat gata să înceapă lucrul, având prudenţa să nu fixeze preţul manoperei pe motivul că, fiind vorba de tec şi acaju, care trebuiau procurate, abia la sfârşit s-ar fi putut face socoteala. Le-am acordat încredere şi pot spune că de data aceea nu m-au tras pe sfoară, căci aveau tot interesul să câştige un client valoros pentru viitor.

La fel ca orice pictor sau sculptor, care, atunci când îi cade în mână un vizitator, doreşte să-i vândă acestuia ceva din nemurirea sa, tot astfel şi constructorii de bărci au întotdeauna gândul ascuns de a vinde o barcă unui client, iar clienţii, în acest sector, sunt destul de rari. Pollese şi ai săi s-or fi gândit, probabil, să-mi vândă vreo barcă de pescari, fiind deja cunoscută pasiunea mea pentru pescuit. Le-am încredinţat ambarcaţia, pe *Tino,* iar ei au transportat-o la atelierul lor cu un car-platformă, la care s-a înhămat toată familia. Erau gata să-mi satisfacă orice dorinţă, să construiască, după imaginaţia mea, fără a mă contrazice cu o iotă, chiar dacă aş fi cerut să-i pună şi un catarg de zece metri şi pânze. Această atitudine de complezenţă m-a pus pe gânduri, necunoscând încă tactica constructorilor, care îţi încurajează toate năzdrăvăniile, cu gândul ca, la sfârşit, să încarce cât mai mult factura. Cu cincisprezece ani mai târziu aveam să surâd când fiul de treizeci de ani al proprietarului unei mari întreprinderi de construcţii de la Roma, care câştigase multe miliarde prin ridicarea preţurilor terenurilor, a comandat un iaht metalic, de dimensiuni ce depăşeau măsura iahturilor sportive. Acesta îmi povestea, cu patos şi emfază, cum ceruse ca sufrageria să fie montată pe o platformă care, prin apăsarea unui buton, putea fi ridicată, graţie unui sistem hidraulic, la alt nivel, împreună cu tot mobilierul, pentru a ajunge în aer liber, la soare.

Pollese s-a apucat de treabă şi, în două săptămâni, a reuşit să ridice vechea teugă cu vreo şaizeci de centimetri, construind o structură de lemn, de jur împrejur. A proiectat şi uşile pentru a putea închide cabina, astfel ca noaptea, când ne duceam la pescuit, Teresa să poată dormi liniştită, la căldură, deoarece, până atunci, se întindea pe lângă motor, ca pe o vatră. La pupa cerusem să se modifice bancheta, pentru a face loc unui mic frigider, cu absorbţie, de cincizeci de litri capacitate, pe care îl construise unul din concesionarii mei de la Cremona, anume pentru *Tino,* căci îşi improvizase o imagine de fabricant de frigidere cu gaz, după sistemul suedez, Electrolux. Lăudabilă iniţiativa lui pentru a stimula consumul de gaz, dar nu i-a mers! Cu atât mai puţin a funcţionat frigiderul meu la bord, căci sistemul cu amestec azeotropic de freon în mişcare nu funcţionează,

ci „înnebuneşte“, producând, cu intermitenţe, mare frig sau mare căldură. Până la urmă, a rămas să fie folosit ca dulap de alimente neperisabile. Iar, când l-am demontat, a servit într-un camping organizat la Isola Rosa.

Dar, în tot acest timp, nu puteam să rămân liniştit. Două săptămâni mi se păreau extrem de lungi. M-am hotărât atunci să creez un portuleţ în faţa casei, lărgind şi adâncind cala naturală. Locul era însemnat deja cu ţeava de metal, folosită ca semn de orientare. *Tino* creştea în valoare şi importanţă, văzând cu ochii, şi trebuia să-i creez un loc demn, drept domiciliu. Întâmplarea a făcut ca, tocmai atunci, echipa unui uscăţiv negricios să termine de spart rocile pe unde treceau conductele, care ne legau cu portul şi, membrii săi, fiind disponibili, fără lucru, au fost fericiţi să preia o nouă lucrare de amenajare a portuleţului. Pentru aceasta era nevoie să se facă mai multe găuri de-a lungul rocii, care urma să devină chei, în care să fie fixate, apoi, cu fier şi beton, nişte grinzi şi scânduri, care ar fi alcătuit o mică platformă de acostare. Era nevoie însă şi de ruperea unor colţi de stâncă, la o profunzime de vreo optzeci de centimetri, unde ciocanul-perforator nu mai ajungea. Lucrătorii au lungit lucrările după efectuarea găurilor în piatră şi, cum nu mai aveau altceva de făcut, i-am surprins cu nişte pari în mână, bătând apa vertical, pentru a lăsa impresia că lucrează. La început nu mi-am dat seama, văzându-i de la fereastră în plină mişcare şi activitate, dar, după câteva zile, i-am surprins bătând apa-n piuă, ca să lungească zilele şi orele de muncă. Când i-am întrebat ce făceau, au răspuns că voiau să adâncească gaura cu parul, pentru că perforatorul nu mergea mai departe.

– Bine, dar cum vreţi voi să sfărâmaţi piatra cu o bucată de lemn?

– Depinde de timp, dar s-ar putea s-o mai adâncim. Merge încet, dar am putea să reuşim dacă o ţinem tot aşa!

– De ce nu vă procuraţi un perforator cu burghiu mai lung?

– Aaa, nu avem şi nici nu găsim prin părţile noastre. De aceea ne-am decis să continuăm cu prăjina.

– Şi asta până la Crăciun? Ca să petrecem sărbătorile împreună?

Prinşi cu ocaua mică, n-au putut să-şi reţină, ei înşişi, surâsul amar. I-am trimis la plimbare spunându-le:

– Am priceput ce oameni sunteţi şi cu cine am de-a face! *Via!* Plecaţi! S-au terminat lucrările la port!

Dar, de fapt, ele nu erau terminate şi nici nu le-am mai terminat, rezumându-mă la ceea ce se realizase şi unde puteam să acostez în momentele cu mare calmă, când *Tino* se strecura aproape atingând fundul micului port, cu riscul ca, dacă ar fi survenit o maree joasă, să rămână blocat timp de şase ore. Dar, în golful Asinara, mareea nu era periculoasă. Mai târziu, am recurs la o altă soluţie pentru a introduce în stabiliment pe *Tino* şi celelalte două bărci cu care îmi mărisem mijloacele de navigaţie: acestea erau ridicate de oameni şi trase pe ţărm, pe o platformă de beton înclinată, în care am înfundat bârne de alunecare a chilei, pentru ca aceasta să nu se frece de beton. Cu toată greutatea lui *Tino,* cu motorul său diesel, când venea o echipă de paisprezece oameni şi-l înşfăcau din două părţi, îl duceau la loc de odihnă, fără dificultate. La fel se întâmpla şi cu celelalte bărci, mult mai uşoare. Portuleţul trebuia să aibă şi el un nume şi cel mai natural ar fi fost acela al plajei, care începea în faţa noastră şi se numea Marinella, adică „Marina cea mică“. Până la urmă, numele acesta avea să-l ia, cu documente în toată legea, fata lui Marino Marini, şeful rampei şi al depozitului de gaz, care, nesimţindu-se suficient de marinar cu cele două nume marine ale sale, a mai vrut încă unul, pentru prima odraslă a familiei, care s-a născut curând, o dată cu terminarea definitivă a stabilimentului.

Din când în când îl vizitam pe Pollese, ca să controlez mersul transformărilor pe care le săvârşea. Crescută în înălţime şi conservată pe uscat, barca îşi pierduse proporţiile fireşti, teuga sa devenind de două ori mai înaltă decât corpul. Mă consolam

că în apă *Tino* îşi va recăpăta proporţiile şi aşteptam ziua lansării. Adus din nou pe carul cu platformă, la marginea cheiului, a fost nevoie ca macaraua flotantă să-l ridice şi să-l pună în apă. Era dimineaţă, pe la ora opt, dar cu destulă lume în port, din cea sosită cu nava de război, iar operaţia lansării a devenit un spectacol. Pentru legarea frânghiilor la cârligul macaralei, muncitorul meu, Tonino Coppolecchia, a rămas pe acoperişul bărcii, de unde a coborât cu macaraua în apă. Deşi mic de statură, dar bine legat (nu de frânghie, ci de oasele sale), reprezenta totuşi o greutate neprevăzută, suficientă pentru a strica echilibrul precar al bărcii. Când a ajuns în apă şi s-au dezlegat frânghiile, sub ochii atenţi ai celor de la căpitănie şi a nelipsiţilor pierde-vară care împânzeau cheiul, *Tino* a început să se balanseze nedumerit, ca un metronom, iar Tonino, luat pe neaşteptate, s-a gândit că e mai sigur să sară în apă îmbrăcat, decât să se răstoarne cu barcă cu tot. Strigăte de pe mal:

– *Tonino, che succede? Ti son' venuti i calori di buon mattino?*
– Ce se întâmplă, Tonino? Te-au apucat căldurile dis-de-dimineaţă?

Tonino înota cu nădejde în apă, căci, îmbrăcat cum era, se simţea tras la fund şi risca să se înece, dacă n-ar fi ajuns repede la mal, să se agaţe de un inel de fier înfipt în chei, căci să salte deasupra nu era posibil. Mai practic ar fi fost dacă s-ar fi ţinut de funiile macaralei, care l-ar fi scos cu uşurinţă şi l-ar fi depus la mal, ca pe o mâţă murată. Dar el se îndepărtase şi de macara, şi de *Tino,* cu surâsul amar, supărat că îl văzuse tot satul şi că stârnise hohote uriaşe de râs, pe mal. Iniţiativa însă a fost a lui, singur se aruncase, ca să-şi spele hainele de lucru şi obrazul, aşa încât reproşuri nu putea să aducă nimănui. Dacă ar fi coborât înăuntrul bărcii, ar fi contribuit, cu greutatea lui, la mărirea stabilităţii, deoarece, datorită noilor structuri, aceasta îşi ridicase baricentrul, mărindu-şi coeficientul de flotabilitate. În sfârşit, Tonino a ajuns la mal, unde erau scări şi, ciuciulete, a ieşit pe uscat, aruncând o parte din straiele sale, nu pentru a face

strip-tease, ci pentru a le stoarce şi a le face mai uşoare. Teresa, în loc să privească lucrurile cu haz, s-a ascuns de ruşine după nişte lăzi înalte, nu de mult descărcate în port, socotind toată operaţiunea ca un insucces dezonorant. Îndepărtându-se, a vrut să nu apară implicată în această poveste şi sunt sigur că, dacă m-aş fi apropiat de ea, s-ar fi făcut că nu mă cunoaşte. Dar cine purta vina pentru eşecul operaţiei de înfrumuseţare la care îl supusesem pe *Tino?*

În timp ce atmosfera veselă se prelungea, mulţi se grăbeau să meargă acasă şi să povestească scena nevestelor şi cunoscuţilor. După primele momente de haz, mi-am încreţit fruntea la gândul că *Tino* s-ar fi putut scufunda (şi, de fapt, aceasta aşteptau toţi spectatorii), ducând cu el o valoare de patru ori mai mare decât investiţia iniţială, căci motorul costase un milion de lire, iar lucrările şantierului Poletti atinseseră, la rândul lor, valoarea de cumpărare a bărcii. S-au scurs momente grele de aşteptare, timp în care barca a rămas în larg, fără ca vreun odgon să fi ajuns la ţărm, ca s-o priponească. Atunci Tonino, revenindu-şi din şocul suferit şi, ca să justifice interesul pe care-l purta ambarcaţiei mele, după ce şi-a lepădat hainele de pe el, rămânând în chiloţi, a dezlegat prima barcă pe care a văzut-o înaintea ochilor şi, vâslind, s-a îndreptat spre *Tino,* l-a remorcat şi l-a adus în portul cel mic din faţa depozitului petrolier Esso, unde l-a legat alături de celelalte bărci ale pescarilor amatori. Pentru a-i facilita apropierea, luasem o bucată de funie şi o aruncasem înainte. Când funia a căzut în apă, câinele-lup care venise cu noi, asistând la acest eveniment, s-a aruncat şi el în apă, crezând că era vorba de un obiect pe care el, cu mare abilitate şi bucurie, trebuia să-l scoată, căutându-l cu ochii deschişi, chiar pe fundul apei. Ne-am trezit că readuce funia la ţărm, aşa încât am fost nevoiţi s-o aruncăm a doua oară. Deci, baie n-a făcut numai Tonino, ci şi fidelul câine-lup, care, probabil, îl privise cu invidie atunci când făcuse saltul acrobatic în bazinul portului.

Apropiindu-ne de *Tino,* care mă dezamăgea profund şi pe care nu-l mai recunoşteam, l-am întrebat pe Tonino ce se întâmplă şi de ce barca nu se mai ţine „pe picioare“ şi dansează pe apă ca un balerin. Tonino mi-a răspuns imediat că Pollese n-ar fi trebuit să se apuce de o treabă despre care ştia, de la început, că putea să nu reuşească şi că, în orice caz, exagerase cu lemnul greu de acaju, folosit în cantitate prea mare, spre a încărca factura. Ar fi trebuit să realizeze o suprastructură mult mai uşoară, cu foi de placaj, nu cu bârne de cinci centimetri grosime. În orice caz, structura era prea înaltă.

– Oare, Tonino, dacă ar fi compensată cu un balast, barca nu şi-ar recâştiga stabilitatea? Vezi doar că operaţiunea înălţării teugii nu e terminată.

– *Si, Dottore, però lo stesso la barca prende troppo vento!* – mi-a răspuns Tonino, ceea ce însemna că barca „prinde prea mult vânt“.

În acel moment a intervenit şi familia Pollese, care stătea liniştită, fără simţul răspunderii, precum nişte spectatori care n-ar fi fost direct implicaţi, ei fiind totuşi chiar cauza acelei nereuşite. Supărat pe toţi Pollese, nici nu mă mai uitam la ei, când bătrânul, ca un Solomon, a venit cu următoarea soluţie:

– Să-i punem un bulb, *Dottore,* ca la bărcile cu pânze, căci un balast mai bun nu există!

– Ai înnebunit, meştere Pollese? Cum o să pun bulb la o barcă cu motor? Aşa ceva nu s-a mai pomenit pe lume!

– Nu, nu, n-aveţi grijă! Aceasta este cea mai bună şi, de altfel, singura soluţie. Şi-apoi, cine-l vede în apă?

Era o soluţie, care îi ascundea ruşinea de a fi transformat o astfel de barcă într-un hopa-Mitică, cu care, într-adevăr, aceasta semăna mult, căci, cum era atinsă cu mâna, intra în mişcare şi se legăna ca o frunză. În noaptea aceea n-am dormit de teama ca nu cumva briza nopţii să-mi răstoarne barca şi s-o găsesc, în ziua

următoare, prefăcută în epavă, pe fundul portului. Preocuparea mea era atât de mare şi eram atât de grăbit să accept o soluţie, încât, după prima respingere, am acceptat sugestia lui Pollese, care a fost în măsură să-mi indice şi o turnătorie de fontă, la Cagliari. Am plecat, plouat, spre casă, împreună cu Tonino, căci Teresa o luase la picior înainte, nemaifiind interesată de soarta lui *Tino,* pe care, probabil, începuse să-l repudieze în noua sa înfăţişare.

A doua zi, dimineaţa, am pornit cu maşina spre Cagliari, ca să comand bulbul, ale cărui dimensiuni şi forme rămânea să le stabilim la faţa locului, socotind că turnătorii au experienţă în materie. Bulbul trebuia, desigur, să aibă o formă diferită şi să semene cu un fel de dublă chilă alungită, ceea ce ar fi păstrat specificul bărcii, care nu era cu fundul plat, ci cu carenă, ca bărcile de imersiune. Până la urmă, turnătoria a fost tot aşa de expeditivă ca Pollese şi mi-a oferit un bulb de barcă cu pânze, deoarece avea matriţele acestuia pregătite şi nu trebuia decât să toarne fonta topită şi să mi-l livreze peste trei zile. Motivarea a fost următoarea: cu cât mai adânc ajungea bulbul, cu atât mai mult creştea stabilitatea bărcii, iar, la nevoie, aş fi putut adăuga un catarg şi o pânză, schimbând complet specificul ambarcaţiei şi ajungând să am o barcă cu pânze şi motor. Nu aveam nici o intenţie de acest fel, căci, astfel, ar fi crescut pescajul acesteia şi nu m-aş mai fi putut apropia de casă, trebuind să rămân la ancoră şi să debarc la ţărm înotând.

Într-adevăr, după trei zile, cu un camion care era încărcat la Cagliari cu butelii goale, mi-a fost trimis bulbul de fontă, în greutate de 250 kg, şi a fost descărcat pe platforma hangarului de îmbuteliere. Pentru montarea lui am socotit nimerit să aduc barca în stabiliment, s-o pun în hangar lângă bulb şi să-i pregătesc punctele de fixare. Cu această operaţie i-am însărcinat, de data aceasta, pe dulgherul Tonino şi pe motoristul

Francesco Secchi, care lucrase mulţi ani la Farra, dar se oferise, prin intermediul căpitanului Vecchi, să vină şi să lucreze la noi, ca mecanic la depozit şi ca motorist pe navă. Am convenit să-i reducă structurile grele, care îl îmbolnăviseră de obezitate, ceea ce Tonino şi Francesco au făcut, urmând ca bulbul să fie aplicat ulterior.

Ultimele două săptămâni de vacanţă, până la jumătatea lunii septembrie, le-am petrecut dedicându-mă pescuitului subacvatic, pe coasta plajei Marinella. Acesta începuse să mă pasioneze mult, după primele succese la pescuitul peştişorilor şi al caracatiţelor. Peştii cei mai gustoşi, dar, mai ales, uşor de prins erau însă porcii-de-mare, cu capul mare, cu ţepi mulţi şi aripi veninoase, care imită perfect rocile şi se simt în siguranţă. Bizuindu-se pe faptul că se confundau cu rocile, nu se mişcau nici când erai la jumătate de metru distanţă de ei, privindu-şi drept în ochi prada sau inamicul. În cazul nostru inamicul cel mai de temut eram eu, cu tridentul puştii mele cu cauciuc, care îi străpungea, fiind apoi greu de extras, dar eu mă ajutam în acest scop de vârful cuţitului. Ca să nu pierd timpul pentru a-i duce la mal, înfăşuram porcii-de-mare în ţesătura costumului de baie, în faţă, neştiind ce pericol mă paşte, dacă aripile lor veninoase m-ar fi înţepat undeva... Într-adevăr, pescarii îi prind de ochi sau de gură, cu multă precauţie, căci altfel, înţepându-se, se văicăresc o zi întreagă, chiar dacă se dau cu amoniac sau fargan. Când, în ţinută de pescuitor sub apă, cu labe de înot, mască, tub, centură, cuţit, trident în mână, cu caracatiţa înfiptă, am ajuns la depozit şi am deşertat costumul de baie de câţiva porci-de-mare, oamenii mei au încremenit, strigând:

– *Dottore,* dă-i naibii de porci-de-mare, să nu mai faci o treabă ca asta, că noi te vrem întreg şi funcţional... Vrei să-ţi depui armele în pod înainte de vreme?

Am plecat la Milano, pe la Civitavecchia, cu maşina sportivă Alfa-Romeo, care mi-a fost adusă în port şi am trecut pe la Florenţa şi pe la Viareggio, cu gândul la calmari şi la caracatiţe, despărţindu-mă, fără prea mare regret, de *Tino.*

8 octombrie 1979, dimineaţa la soare, pe terasa superioară a vilei, seara în turn, între orele 12-14 şi 18-22

Târgurile și folclorul sard

Fiind nou în insulă, toţi cei cu care mă întâlneam se simţeau datori să-mi vorbească despre locurile pitoreşti ale Sardiniei, fie ele ţărmuri, munţi sau văi, cu lanuri mănoase şi vinuri bune. De bogăţia minerală abundentă a Sardiniei se vorbea mai puţin, oamenii fiind mai mult adepţi ai lui Apollo şi a minunilor sale solare, concentrate în vinurile tari, de până la optsprezece grade, cum rar se găsesc pe continent şi mai puţin adepţi ai lui Hades, stăpânul împărăţiilor subterane.

În ceea ce mă priveşte, am cunoscut Sardinia tocmai prin aceste aspecte, prima oară cu cincisprezece ani în urmă, interesându-mă aceste produse ale sale. Plumbul reprezintă producţia de bază a insulei şi are nenumărate întrebuinţări. Serveşte însă şi ca materie primă pentru fabricarea miniului şi a litargirului, un frate vitreg al primului, de culoare roșie mai deschisă. Câtă vreme ştiam ca toată lumea că miniul se foloseşte la vopsirea fierului, înainte de aplicarea vopselei propriu-zise, pentru a împiedica ruginirea acestuia, n-am aflat niciodată la ce se foloseşte litargirul, deşi am exportat câteva vagoane din acest produs în România, prin firma Minerali e Metalli, cu sediul la Milano şi uzine la Piombino şi La Spezia. Minereu de fier sub formă de pirită se găseşte în zona de nord, iar în centrul insulei, dincolo de Macomer, este şi un munte care şi-a luat numele de la acest metal: Monte Ferru. În jur se

găsesc diverse construcţii conice preistorice, numite *nuraghe*, probă evidentă a prezenţei omului neolitic, care, în epoca fierului, a ştiut, pesemne, să folosească acest metal, stabilindu-se în preajma zăcământului, nu departe de mare. Cărbunele a fost, probabil, o descoperire mai recentă, căci, dată fiind bogăţia pădurilor, nimeni nu s-a gândit să coboare în mine, pentru a-şi procura combustibil, de slabă calitate de altfel, ca, de pildă, lignitul. Dar ceea ce sarzii preţuiesc cel mai mult sunt păşunile şi pădurea, agricultura fiind practicată numai în văile fertile ale râurilor, pe terenuri care nu cer mari amenajări. Totuşi, economia sardă poate fi considerată autosuficientă. Prin exportul de plută care se cultivă numai aici, în Sardinia şi în Portugalia, se pot procura valutele necesare pentru importarea diferitelor produse din afară, mai ales mecanice.

Dar ceea ce deosebeşte economia insulei de economia Italiei, în general, sunt brânzeturile sale caracteristice, obţinute de pe urma oieritului, ocupaţie transmisă din tată în fiu, de mii de ani, adică de circa o sută cincizeci de generaţii. Mi s-a vorbit de centrul de la Macomer, un târg pe drumul spre Oristano şi Cagliari, unde se bifurcă şi drumul spre Nuoro, un târguşor care, după nume, mi s-a părut cartaginez sau arab, ars de soare, cu case spălăcite, fără ceva caracteristic, în afară de piaţa de brânzeturi, unde se vindeau, pe lângă producţia locală, mai ales brânzeturile coborâte de la munte, produse de păstori, căci laptele oilor şi al caprelor trebuie transformat, imediat, în produse solide, adică în *pecorino sardo*, pentru a nu se altera. Vite am văzut puţine şi brânză de vacă n-am prea întâlnit. O fabrică, la Castelsardo, producea, cu mijloace moderne, un *dolce sardo*, adică o brânză moale, deşi uscată pe dinafară, sub forma unui caş, de mărimea unei farfurii. Uneori se găsea la piaţa din Sassari şi urdă adevărată, ca aceea din România, obţinută prin pierderea zerului rămas după închegarea laptelui, prin fierbere cu cheag, căci produsele chimice, cumpărate la farmacie, nu

apăruseră încă. La Cagliari, comendatorul Silverio Mazzella, după nume destinat să aibă păduri, cum în realitate a şi avut (patru sute de hectare, în afara acelora pe care le închiria de la stat, pentru a le transforma în cărbune), mi-a deschis pofta pentru *pecorinul* învechit, pe care el însuşi îl punea la dospit, după ce-l lua din mâna păstorilor săi. Deşi această brânză picantă este delicioasă pentru încheierea unei mese, cu peşte şi cu purcel, pentru curăţirea gurii şi facilitarea degustării vinului roşu, căci brânza cere numai vin roşu, cu toate încercările sale insistente de a mă convinge să mănânc şi *pecorinul* cu viermi, sădiţi şi crescuţi în centrul caşului, n-a reuşit să mă determine să gust aceste bunătăţi. Pentru a-l produce, domnul Mazzella spunea că face o gaură în miez, cu un ac de tricotaj, depunând apoi bucăţile de caş în pivniţă, unde sunt atrase ciuperci din aer. Adăugând şi nişte pătrunjel, după un timp, apar şi viermii. Când se serveşte la masă, se face o deschizătură la centru cu cuţitul, iar apoi cu o linguriţă se scoate brânza macerată şi se pune pe farfurie sau se întinde de-a dreptul pe pâine. Din caş încep atunci să iasă viermii albi, transparenţi, printr-o mişcare de încovoiere a corpului şi o bruscă destindere, care îi aruncă în afară, la distanţe de douăzeci, treizeci, chiar cincizeci de centimetri, pe masă. În acel moment începe vânătoarea cu miez de pâine, pentru ca să nu se piardă aceste preţioase proteine vii, care, probabil, fiind iuţi, înlocuiesc piperul, care, de altfel, abundă în corpul brânzei. Boabele se recunosc uşor, lăsându-i perplecşi pe neştiutori, când iau forme mai arătoase, de mărimea căcărezelor. Sarzii le pun deoparte şi mănâncă liniştiţi, căci se ştie că oile sunt mulse pe la spate şi nu pe de lături precum vacile, iar, uneori, în doniţa cu lapte mai cad şi măsline şi nu totdeauna păstorul reuşeşte să le scoată la timp pe toate, astfel încât mai rămâne câte una de sămânţă, întărind forţa piperului cu vegetale prelucrate. În Africa, când e vânat un elefant şi, apoi, spintecat, negrii se reped ca nebunii, la

stomac, pentru a extrage ierburile digerate de pachiderm. În cazul nostru, oaspeţii erau invitaţi să arunce cu miezul de pâine, să culeagă viermii, mestecându-i cu brânză şi devorându-i, după cum negrii şi albii mănâncă de vii termitele, în ţările tropicale, strivindu-le între măsele, între două înghiţituri de bere. Cu toată prietenia pentru comendatorul Mazzella, care mă iubea ca pe un al cincilea fiu, n-am savurat această brânză specială, care numai la mijloc este populată – şi numai din pricina faptului că el o prepara astfel, printr-un tratament special –, în rest fiind foarte bună, cu gust de parmezan.

Dar nici brânza, nici alte alimente nu pot fi puse în valoare fără o sticlă bună de vin, despre care, în Sardinia, se vorbeşte întotdeauna la plural, fie în ceea ce priveşte ambalajul, fie în ceea ce priveşte conţinutul. Într-adevăr, vinurile sarde se găsesc din abundenţă, din nordul insulei până-n sud, şi toate sunt de foarte bună calitate. De la Sorso, care în limba italiană înseamnă „înghiţitură“, bineînţeles de vin, nu de apă, la satele vecine, Osilo şi Nulvi, vinul alb devine roşu, sfinţit de sângele Sfintei Tereza din regiunea Gallura (căci sarzii, în general, au sfinţi proprii). La Gurile lui Bonifaciu, între Sardinia şi Corsica, unde şi astăzi se găsesc nave cartagineze, greceşti şi romane pe fundul mării aspre, vinul îşi recapătă culoarea albă-aurie, uneori devenind chiar dulceag, când fermentaţia sa este oprită, spre a nu atinge o gradaţie prea ridicată. Se poate spune că fiecare regiune îşi are specialităţile sale. Primul cu care am făcut cunoştinţă, când am poposit în Sardinia şi am servit cel dintâi prânz la restaurantul La Speranza, a fost un vin roşu, puţin şampanizat, numit Mandrolisai. Împreună cu Teresa, am golit, pe nesimţite, o sticlă întreagă. De atunci, l-am îndrăgit şi, când se găsea, era vinul nostru preferat. Din păcate, producţiile sarde nu sunt mari şi fiecare regiune produce o anumită cantitate de vin, după care, la terminare, trebuie să aştepţi producţia anului următor. Sarzii oneşti – căci un sard, când îşi dă cuvântul, îl menţine –

n-au extins regiunile producătoare de vinuri specifice. Le-au lăsat în hotarele lor naturale, spre deosebire de producătorii vinului Chianti, care au deplasat hotarele atât de mult, încât astăzi cuprind aproape întreaga Toscană. În ultima vreme, de când americanii, după ce s-au umflat zeci de ani la rând cu Coca-Cola, au descoperit că vinurile sunt mai bune şi fac bine la sănătate – după declaraţiile autorizate ale medicilor –, a început să se producă Chianti şi în California, probabil tot de către locuitorii din Toscana, stabiliţi pe acele tărâmuri, după cum hughenoţii, fugiţi din Franţa, au introdus viţa-de-vie alsaciană în Africa de Sud, în regiunea Cape Town, adică Cetatea Capului. Centrul vinului Mandrolisai este localitatea Sorgono. Vinul produs în cantităţi mai mari, datorită regiunii mai întinse, care cuprinde toată Arboreea, este Vernaccia. Regiunea a mai dat şi o eroină, pe Eleonora, un fel de Ecaterina Teodoroiu a Italiei. Vinul sec, de optsprezece grade, a devenit un vin caracteristic al Sardiniei şi se exportă, înlocuind cu succes aşa-zisul Cherry sau Jerez, servit ca aperitiv. Numai că, în Spania are mai multe mărci, între care cea mai renumită este Tio Pepe, „Unchiul Pepe“, reprezentat înfăşurat în manta neagră şi cu pălărie de *torero,* în faimoasa reclamă cunoscută peste tot în lume. Produsul italian se mulţumeşte să se numească Vernaccia Sarda, făcând reclamă întregii insule. Forţa acestuia am probat-o într-o zi la Sassari, unde ne-am dus după cumpărături şi, cuprinşi de entuziasmul scoarţelor, al cusăturilor şi al ţesăturilor ieşite din mâinile artistice ale ţărăncilor, am amânat ora prânzului de acasă. Ca să ne recuperăm puterile, Teresa, părintele Giorgio şi cu mine am intrat, pe urmă, în localul bine cunoscut al lui Moru, care avea cuptor de copt pâine, plăcinte, dar şi purcei de lapte, puşi la tavă şi vânduţi pentru acasă. El avea însă în localul său lung şi o tejghea înaltă, unde le servea clienţilor, fie în picioare, la botul calului, fie cocoţaţi pe nişte scaune înalte, fără spetează, bucăţele de carne, de plăcintă sau de lipie, ca să le amăgească foamea,

botezate toate cu Vernaccia, servită în păhărele puţin mai înalte decât un degetar. Acestea, bineînţeles, se deşartă dintr-un foc şi chiar mai multe, pentru fiecare gustărică ciugulită cu scobitoarea. Împboldiţi la mâncare de înţepăturile stomacurilor noastre goale şi descoperind această combinaţie atât de bine asortată, între purcel, plăcinte şi Vernaccia, am pierdut socoteala degetarelor şi, fără să vrem, l-am înveselit peste măsură pe sfântul nostru părinte, protector şi prieten. Lipsind speteaza scaunului, tejgheaua servea şi de proptea pentru coatele bine lărgite, pentru menţinerea pe poziţie. La un moment dat, am simţit că mi se înfierbântă peste măsură extremităţile picioarelor şi ale mâinilor şi, amintindu-mi că trebuie să conduc maşina, pe la al optsprezecelea degetar, corespunzător gradelor indicate pe sticlă şi confirmate de domnul Moru, am început să răresc combinaţia chimică ce ni s-a oferit. Teresa, născută în Toscana, preţuitoare prin definiţie a vinurilor regiunii sale, din motive patriotice, s-a ţinut bine la această confruntare neaşteptată şi era veselă. Părintele însă, mai slab de înger, căci cuminecăturile zilnice se fac cu vin tăiat cu apă, a fost luat prin surprindere şi a simţit efectul Vernacciei mai adânc, atunci când a trecut cu numărătoarea degetarelor peste numărul gradelor acesteia. La plecare, am făcut legăminte de prietenie cu Moru, făgăduindu-i să ne reîntoarcem cât mai curând, iar drumul spre Porto Torres nu ni s-a părut niciodată mai frumos ca atunci, iar părintele a început să cânte. La sosire, am socotit cu toţii că prânzul a devenit de prisos şi am renunţat la el, spre marea decepţie a bucătarului nostru, Stefano, adus de la Milano. Maşina Fiat 110, format de familie, cu spatele alungit, era plină de cumpărături, de scoarţe multicolore, cu desene florale, dar mai ales cu motive geometrice. Erau identice cu scoarţele olteneşti şi cu ponevile bănăţene, cum le făceau mătuşa Finica, de la Silagiu, şi mătuşa Lena, de la Vucovăţ. Desenele, îmbinarea culorilor, procedeul de stilizare a motivelor, urzeala înnodată la capete, în acelaşi fel,

mărimile lor erau la fel cu cele din copilărie, pe care dormisem. Nu-mi venea să cred şi, fără tocmeală, am cumpărat multe de la prăvălia specializată, din Sassari, pentru a decora casa mea din Sardinia, transformând-o într-o casă românească autentică, cu materiale folclorice din insulă. La acestea am mai adăugat o bucată de plasă pe peretele din salon, rămas liber, iar candelabrele le-am făcut din vârşe de nuiele autentice, dar comandate bătrânului din sat, care le împletea, cu o măsură mai mică, pentru a nu atârna peste capetele noastre şi ale oaspeţilor. Nu pot descrie bucuria cu care mă lungeam după-amiaza pe divanul din salon, acoperit cu poneava mătuşii Lena sau pe paturile din camerele de dormit, care păreau ieşite din mâinile mătuşii Finica. De la acea descoperire făcută la Sassari, am început să facem vizite periodice în oraşul-capitală, din nordul Sardiniei, uneori rămânând peste noapte la faimosul şi unicul hotel, Turritano. Câteodată mai luam şi câte o căruţă cu cal pentru a ne plimba prin oraş, spre a-l cunoaşte mai pe îndelete, nu numai din goana maşinii. Am mai descoperit broboade şi marame de lână groasă, împăturite în triunghi, pe care bătrânele le poartă şi astăzi în mod obişnuit pe umeri, peste bluza de culoare unică, închisă, şi peste sumanele negre, plisate, lungi până-n pământ, cu nelipsitul şorţ de lucru sau de sărbătoare în faţă. Femeile sarde îşi împletesc şi astăzi părul, iar cozile le înfăşoară în jurul unui conci din lemn de măr (astăzi, poate, din plastic îmbrăcat în pluş), aidoma conciului bunei Sida şi al altor babe ale economilor din Buchini, de la Lugoj, ca şi de prin satele din Banat şi din restul ţării. Pentru zilele de duminică şi de sărbătoare, când nu e prea frig, iar în Sardinia nu e frig niciodată, ţărăncile folosesc o maramă din ţesut fin, de lână şi mătase, pe care brodează flori multicolore, fluturaşi şi pietre colorate, frumos asortate. Jur-împrejur, aceasta este finisată cu franjuri lungi, până la douăzeci de centimetri, şi poate fi considerată o adevărată operă de artă. Sunt renumite maramele de acest fel, cusute la Oliena,

lângă oraşul Nuoro, cel mai autentic sat din toată insula, fără influenţe străine. Viaţa dură de la munte şi greutatea căilor de acces au făcut ca localitatea şi regiunea numită Barbagia să rămână izolate şi să păstreze tradiţiile şi obiceiurile străvechi, în altă parte modificate. În timp ce bărbaţii sunt pe munte, în transhumanţă, nevestele stau acasă şi lucrează. Astfel, ele au dezvoltat arta broderiei, cu atâta gust şi pricepere, încât ţesăturile lor sunt cerute pe piaţă şi se vând la preţ ridicat, ca opere de valoare. În amintirea bunicii mele Sida, care avea şi ea, la Lugoj, o maramă asemănătoare, pentru zile mari, i-am cumpărat Teresei o astfel de broboadă, cu care, la recepţii, oriunde, făcea furori mai mult decât cu cape de vizon şi stole de *breitschwanz,* o specie foarte fină de astrahan. Între ţesuturile sarde, ţărăneşti, există şi cel creţ, făcut din bumbac răsucit într-un fel special, folosit de ţăranii din Banat, dar şi din alte regiuni ale ţării. Şubele, cu sau fără glugă, din Sardinia, făcute din ţesut fabricat în casă şi trecut la văiugă, păreau lucrate la Lugoj. Ciobanii, la munte, nu folosesc altceva decât sarica, din piele de oaie, cu lâna în afară, iar inspectorul general al Sardiniei, de la societatea ButanGas, cu birou la Porto Torres, se numea Sarica. Nume de familie româneşti, precum Sassu, Mereu şi altele, se întâlnesc aici cu nemiluita. Surprinzătoare sunt şi toponimele, dintre care unele nici nu pot fi rostite în româneşte, dar care se pot citi pe orice hartă a Sardiniei, îndeosebi înspre capul din sudul insulei, al cărui nume se aseamănă cu cel al unei celebre reviste, a curiosului academician George Cobza, care a anticipat mişcarea porno din Occident, cu cel puţin trei decenii.

Mă simţeam bine în Sardinia şi pentru faptul că numele meu, Constantin, era foarte răspândit pe aceste meleaguri. Mă uimea acest sens al apartenenţei insulei la Imperiul Roman şi consideraţia arătată faţă de primul împărat declarat sfânt, înainte de moarte. Iluzia mea a fost însă de scurtă durată. Am descoperit că numele de Constantin, în Sardinia, nu vine de la sfântul

cel mare, împăratul Constantinopolului, care a schimbat numele Bizanţului, ci de la un sfânt local, coleg cu Sfântul Gavino, la fel de răspândit ca şi alţi sfinţi intraţi în canoanele Bisericii şi veneraţi cu toate onorurile pe insulă. Regiunea Barbagia Ollolai, cu muntele Pisanu Mele şi altul mai mic, în faţă, Cuccureddu, cu drumul care urcă de la Orani până la Fonni, trecând peste Ponte Aratu, un pod peste un iezer, şi un alt drum care urcă pe valea râului Sa Pruna, la Mamoiada şi la Orgosolo, este considerată, oarecum, sălbatică şi periculoasă. Chiar numele de Barbagia sau Barbaricino, cum o numeau Ignazietto şi alţii, ar deriva fie de la calificativul de „barbar", fie de la cel de „berber", după numele unei populaţii alungate din Africa de către vandali. Această ultimă etimologie pare însă forţată. Fapt este că oamenii din această regiune sunt foarte duri şi răzbunători, iar Orgosolo este cunoscut de secole pentru vendetele reciproce ale familiilor, perpetuate chiar de la o generaţie la alta. Trista faimă a satului Orgosolo n-a fost dezminţită nici în zilele noastre, în ciuda intervenţiilor autorităţilor civile şi religioase şi a predicilor din partea episcopilor veniţi din diferite părţi ale insulei şi ale peninsulei, care au cerut încetarea acestor crime fără rost. Doar că a rămas umbrită de răpiri, urmate, de obicei, de uciderea prizonierilor, practicate în toată Italia, ca pe vremea lui Caius Julius Caesar, înaintea creştinismului; cu toate măsurile draconice luate pentru stârpirea acestui flagel, el continuă să existe şi astăzi.

În drum spre Oliena, am trecut, într-o zi, pe la Orgosolo, cu maşina, în goana mare, fără a mă opri, de teamă, deşi orgosolezii se răfuiesc între ei şi nu au nimic cu străinii turişti. Numai câteodată, văzând câte unul bine îmbrăcat, îl mai uşurează de îmbrăcăminte şi-i scutură buzunarele de bani. Pe drumul de la Macomer la Nuoro prinseseră într-o vreme obiceiul de a opri autobuzele la cotituri mai periculoase, blocând trecerea şi uşurându-i pe pasageri de unele obiecte, luate ca

suveniruri... De aceea, pe aceste drumuri de munte, se întâlneau foarte multe maşini ale carabinierilor, care trebuiau să asigure accesul spre acest centru caracteristic, numit în limbajul local Nucoro. Într-adevăr, localitatea merită să fie vizitată, pentru a cunoaşte pe deplin Sardinia. De pe înălţimea unde este clădită, la aproape şase sute de metri, se poate vedea, în depărtare, marea, iar, în faţă, muntele dominant al Sardiniei, Gennargentu. Ziua cea mai potrivită pentru a vizita oraşul Nucoro este cea de şase august, când are loc aşa-zisa *Festa del Redentore,* „Sărbătoarea Mântuitorului", care pare să se numească, oficial, *La Trasfigurazione del Signore,* „Schimbarea la faţă a lui Iisus Hristos". În acea zi se face un pelerinaj în masă, la muntele Ortobene, aflat la cinci kilometri depărtare de oraş, înalt de aproape o mie de metri, unde se găseşte o statuie mare, de bronz, a Mântuitorului. Sărbătoarea religioasă este însoţită şi de o mare defilare, prin centrul oraşului Nucoro, a grupurilor de pelerini, veniţi din diferite sate, în costumele lor naţionale sarde, care se deosebesc totuşi între ele. Este o sărbătoare plină de culoare şi pitoresc, căci femeile şi bărbaţii îmbracă, cu acea ocazie, cele mai frumoase şi mai preţioase straie ale lor, spre a le pune la vederea celorlalţi. Turiştii au prilejul să realizeze filme superb colorate, folosind pelicula Kodak, care este singura, până astăzi, în măsură să redea, cu exactitate, culorile strălucitoare. Toate ferestrele caselor şi ale balcoanelor străzii principale – nu prea largă, dar pietruită cu lespezi vechi de secole – sunt pavoazate cu scoarţe, ţesături şi ştergare de tot felul, unele scoase de la naftalină, pentru această mare zi de sărbătoare. Tot cu această ocazie, pe micul balcon al primăriei îmbătrânite, ca, de altfel, toate casele din jur, nu mai înalte de un etaj, iese primarul oraşului, cu toate însemnele autorităţii sale şi, salutându-i pe concetăţenii săi şi pe vizitatori, le urează *kent'anni,* adică o sută de ani de viaţă şi de sănătate. Tradiţia acestei expresii arată, o dată mai

mult, că pronunţarea antică se făcea după formula germană şi engleză. În insulele britanice, izolate de continent şi care, în afară de cea a saxonilor (azi numiţi anglo-saxoni), n-au avut de suferit nici o altă invazie, există oraşul Kent, care dă titlul ducelui de Kent şi numele preacunoscutelor ţigări, ambiţie maximă a fumătorilor români de după ultimul război. Numele său vine de la oraşul Centum, pronunţat şi scris Kentum, astăzi Kent. La fel, numele primului împărat neîncoronat, Caius Julius Caesar, a devenit în limba germană Kaesar, Kaiser, cu sensul de împărat. Nici nu ştia primarul Nucorului ce tradiţie importantă pentru filologie prezintă el, în fiecare an, în ziua hramului. La fiecare trecere a grupurilor, veşnic obositul Ignazietto ne indica numele satului şi al regiunii de unde veneau. După lunga şi frumoasa defilare, la care Teresa, în vederea soarelui dogorâtor de august, îmbrăcase o haină uşoară, galbenă, iar deasupra, o fotă mai scurtă, care aducea cu fotele ţărăneşti, atrăgând atenţia asupra ei, ne-a apucat o foame cum numai la munte vine şi, sătui de atâta folclor, am căutat un restaurant, dar toate erau pline, iar altele nu mai aveau de oferit decât cratiţele goale. Venise multă lume, neobişnuit de numeroasă, şi devorase tot ce găsise în cale. Norocul nostru că, la o *trattoria* mai lăturalnică (şi nu erau multe în oraş), am mai găsit pe fundul oalelor nişte *gnochetti sardi* şi nişte şorici gras, cu puţină carne de purcel de lapte, topit, apoi, cu un bun vin alb, local, care era însă cald.

Cu alt prilej, am revenit pe aceste meleaguri, coborând cu maşina de-a lungul coastei orientale, lungă de peste două sute de kilometri, pentru a o cunoaşte mai bine. Am trecut, de la Olbia, pe la Posada, situată înainte de Siniscola, localitate cu fete şi costume foarte frumoase, apoi pe la Orosei, coborând chiar până la Marina di Orosei şi străbătând şi faimoasa Dorgali, unde comendatorul Mazzella prinsese rădăcini, din tinereţe. De aici, am trecut peste munţii Bardia şi Tului, coborând,

apoi, la Cala Gonone. Aceasta este localitatea cea mai frumoasă din punct de vedere turistic, de pe toată coasta de est a Sardiniei, îndrăgită de milenii de focile albe, care, din cauza nemilosului obicei al sarzilor de a ucide animale – fiecare având puşcă (oficial sau neoficial), căci altfel nu s-ar simţi bărbat în toată firea – au dispărut aproape cu desăvârşire. În ultima vreme, focile albe au fost puse sub protecţia legii şi s-ar putea ca unele, ascunse în numeroasele peşteri de pe coasta înaltă, să mai scape. N-am văzut cu ochii mei aceste foci, dar comendatorul Mazzella mi-a mărturisit că, aflându-se la vânătoare, a tras asupra unui pui de focă şi l-a rănit, iar, apoi, l-a luat la bord, unde acesta a plâns cu lacrimi ca de copil, impresionându-l aşa de puternic, încât a fost nevoit să-l arunce din nou în apă ca să scape de el, cu speranţa că mama lui, care, desigur, urmărea de departe scena, avea să-l găsească şi să-l salveze. Mă întreb: cum pot oamenii din Groenlanda şi din Noul Labrador să ucidă în fiecare an, cu nişte măciuci de lemn, zeci de mii de pui de focă, lângă mamele lor, spre a-i jupui, apoi, aproape de vii, şi a-şi procura piei pentru îmbrăcămintea femeilor şi a bărbaţilor sportivi şi eleganţi?!! Oare lâna tunsă de pe oi nu ajunge să încălzească aceşti oameni lipsiţi de căldură sufletească, care ştiu prea bine cum se procură aceste blănuri şi, cu toate acestea, se dau în vânt după ele? Ei merită tot dispreţul. La campania mondială pentru protecţia focilor din nord – problemă dezbătută şi la Naţiunile Unite – răspunsul impasibil a fost: „Dar aceşti oameni din Labrador din ce să trăiască?“ Ca şi cum astăzi, cu lipsa de mână de lucru din acele regiuni, n-ar putea să-şi găsească o altă ocupaţie! Până la urmă s-a impus o reducere a masacrelor la o cifră determinată, pe care încă nimeni n-o poate controla.

Revenind la Dorgali, ne-am continuat drumul până la Tortoli, fără a ne abate până la Arbatax, la mare, ceea ce urma să ne fie de folos mai târziu, când am făcut înconjurul Sardiniei, pe mare.

Trecând prin regiunea Ogliastra, mănoasă şi bine cultivată până la Lanusei, am reluat drumul spre nord, pe lângă lacul de acumulare Flumendosa, lăsând departe, în stânga noastră, Barbagia Seulo şi Barbagia Belvi, la poalele faimosului munte Gennargentu. Dar, de la Fonni, aflată la o mie de metri înălţime, am coborît la Ovodda, spre a trece prin regiunea scumpă nouă, Mandrolisai, pe la Sorgono şi, apoi, prin Busachi, nume familiar, căci portarul nostru de la Milano se numea aşa. De la Oristano am cotit apoi spre nord, pe drumul obişnuit, Macomer, din Campedano, limitat de lanţul munţilor Goceano, şi am ajuns la Sassari, acasă, la Porto Torres.

O altă sărbătoare importantă se ţine în luna iunie a fiecărui an la Sassari, sub numele de *Cavalcata Sarda.* Este vorba de o manifestare de veche tradiţie, reorganizată şi susţinută de autorităţile turistice ale regiunii, menită să menţină specificul folcloric local şi să-l lege de alte forme folclorice europene, în cadrul unor concursuri internaţionale, la care participă diverse delegaţii străine, venite ba din Scoţia, ba din Irlanda, din Normandia franceză sau din Frisia germană, iar, alteori, din Elveţia sau din Austria. Oricât de frumos s-ar crede îmbrăcate aceste delegaţii străine, nici una nu egalează strălucirea grupurilor din numeroasele regiuni ale Sardiniei. Costumele şi obiceiurile Sardiniei nu se pot compara şi nici asemui mai bine, decât cu cele româneşti, din Maramureş, din Banat, din Oltenia, din Bucovina sau de pe Tisa, cu costumele lor adoptate şi de maghiari şi declarate de aceştia drept maghiare, conform obiceiului, sau cu cele vlahe, din Cehoslovacia, de la poalele munţilor Tatra şi Matra. La prima mea vizită în Maramureş, la Baia Mare, am descoperit râul Săsar şi existenţa unei sărbători anuale, în costume tradiţionale, cu muzică şi măşti, care însă se ţine la Baia, în luna decembrie. Sassari şi Baia, de pe Săsar, ar putea să fie înfrăţite şi în mod oficial, căci prin tradiţii şi obiceiuri sunt deja, de secole şi

milenii. Îndeosebi prezentarea măştilor cu feţe de animale sau de drac, cu tălăngi, strâmbături şi maimuţăreli, care are loc la Baia Mare, în Maramureş, precum şi la Mamoiada, în Sardinia, constituie un obicei păgân, păstrat cu multă tenacitate şi grijă, chiar dacă semnificaţia sa originară s-a pierdut ori este, astăzi, greu de descifrat.

Cavalcata Sarda se face cu mari pregătiri şi cu mult fast. Pe o şosea lungă şi largă din Sassari, în preajma stadionului, se înalţă o tribună mare pentru autorităţi şi invitaţi, cu bănci şi scaune, şi de-a lungul drumului se înşiruie lumea din oraş şi spectatorii veniţi din afară, mulţi aducându-şi scaunele de acasă, iar alţii cocoţându-se pe automobile. Parada cu muzică pregătitoare şi apoi cu arii intonate de diferite grupuri folclorice începe prin prezentarea unor călăreţi, cu cai frumoşi şi împodobiţi, la fel ca tinerii în costume naţionale, care ţin în frâu, cu cerbicie, bălanii şi roibii lor, fără şa şi fără scări, încleştaţi cu genunchii şi călcâiele, ca în timpurile străvechi. Aceştia trec cu semeţie sardă prin faţa tribunei, unde se află autorităţile locului, din rândul cărora niciodată nu lipsea suprema autoritate a statului, preşedintele Republicii, Antonio Segni, împreună cu *Donna* Laura, înconjurat de membrii guvernului regional, în frunte cu preşedintele Efimio Corrias. Celelalte autorităţi civile, militare şi, bineînţeles, religioase – care nu puteau lipsi, biserica fiind în permanenţă o instituţie parastatală (altădată suprastatală, cum poate mai este, în parte, şi astăzi) –, în uniforme cu decoraţii sau de culoare violetă, precum cele ale episcopilor, făceau coroană frumoasă în jurul preşedintelui ţării, care era foarte iubit. Tribuna oficială mai avea două aripi, în prelungire, neacoperite, unde luau loc invitaţii, cu bilete de onoare, urmând apoi cei cu bilete plătite. Pe drumul stropit încă din dimineaţa zilei, pentru a nu se ridica din el nori de colb, deşi era bine bătut ca să nu alunece caii, defilarea se desfăşura cu multă pompă. Ea era deschisă de un

grup bine ales de călăreţi, care înaintau când la pas, când la trap, deoarece caii, bine hrăniţi şi ţesălaţi, trebuiau să se prezinte la trap, întorcându-şi corpurile în dreapta şi-n stânga. Urmau alţi călăreţi, care treceau în galop prin faţa tribunelor, după retragerea grupului fruntaş, care, în urma acestor exhibiţii, revenea să încheie cavalcada. După cavaleri, veneau pedeştrii, reprezentanţi ai regiunilor, în costumele lor de sărbătoare, atât bărbaţi, cât şi femei şi, de multe ori, chiar copii, duşi de mână de bunicii lor; erau, astfel, prezente – deodată – trei generaţii, ceea ce dădea tuturor sensul timpului care trece. Pentru o mai bună recunoaştere de către cei nepricepuţi şi de către turiştii neştiutori, fiecare grup purta şi o placardă cu numele satului, cu avantajul că, în filmele colorate care se făceau, se vedea şi legenda scenei respective. Satele de la mare şi cele de pe văi aveau culori mai deschise, câtă vreme cele de la munte preferau culorile mai închise. Sumanele erau adesea făcute din lână de oaie neagră şi nu mai aveau nevoie să fie colorate. Unele grupuri veneau cântând cântecele specifice locului, altele veneau în sunete de zurgălăi şi de tălăngi. Cei mai îndrăciţi apăreau la urmă: erau mamoidanii din Mamoiada, îmbrăcaţi cu straie de factură străveche, unele din pânză de sac, atârnând pe ei grosolan, într-o croială foarte simplă şi cusute de mână, cu fir gros, aparent. Alţii erau îmbrăcaţi ca draci şi se arătau ca nişte stăpâni ai celor necăjiţi, de parcă şi-ar fi purtat victimele în infernul lui Hades. Cei mai impozanţi erau cei care purtau măşti cu chipuri de animale şi săltau de-a valma, agitând tălăngi, scoţând chiuituri şi făcându-i pe draci să intervină şi să-i mai liniştească, cu furcile lor. Aceasta era partea de carnaval a sărbătorii, după care urmau, ca de obicei, dansuri şi petreceri. Grupurile venite cu autobuzele, din diverse părţi ale insulei, aveau desagii lor cu merinde din ţesături colorate de lână, întocmai ca cele româneşti. Ce n-aş fi dat să pot şi eu cunoaşte gustul

caltaboşilor, al cârnaţilor şi al brânzeturilor, cu pâine de casă, aduse din toate colţurile Sardiniei! Dar noi ne-am întors la Porto Torres, în casa noastră românească, împodobită cu obiecte folclorice sarde.

9 octombrie 1979, orele 19.00-24.00

Antichităţi

Toată această viaţă, plină de culoarea tradiţiei, are rădăcini adânci în trecut. Elementele civilizaţiei s-au sedimentat în decursul mileniilor, diverse popoare lăsându-şi în insulă vestigiile materiale şi spirituale, care se regăsesc astăzi, într-o formă atât de efervescentă. Folclorul este cu adevărat arhiva vie a unei regiuni, în care populaţia reflectă frumuseţea naturii şi trăsăturile sale specifice, formate prin continuă sedimentare, în decursul istoriei.

Din punct de vedere geologic, pământul Sardiniei are o vechime impresionantă, formaţiunile sale geologice, de tip cristalin, dăinuind încă din era primară. Flora şi fauna abundente au favorizat şi apariţia omului, fără a se putea preciza dacă acesta este un fruct local sau a debarcat de pe continent. Probe de viaţă există încă din neolitic. Ele se prezintă sub forma unor clădiri rotunde, care se găsesc numai în Sardinia şi în insulele Baleare, numite *nuraghe* şi, respectiv, *talaiots. Nuraghe*-le, în număr de circa şapte mii, sunt răspândite în toată insula şi sunt bine păstrate, astăzi fiind, oarecum, sub protecţia autorităţilor. În genere, este vorba de locuinţe care aveau şi etaj, grupate, uneori, mai multe la un loc, şi formând un fel de sat primitiv. Răspândirea lor în toată insula este interpretată de unii ca un semn de viaţă izolată, fără un sistem de organizare statală, fapt pentru care localnicii au fost uşor răpuşi la venirea altor popoare. Alţii, în

schimb, consideră *nuraghe*-le ca un fel de turnuri de observaţie şi pază amplasate în mod strategic pe întregul teritoriu al insulei. În orice caz, nu este vorba de monumente funerare, care au altă structură. Cel mult, puteau să fi avut o destinaţie mixtă: pentru locuinţe şi ceremonii sacre sau exclusiv pentru ceremonii. Singurul reper arheologic mai vechi, după unele interpretări, ar fi o statuetă feminină, aşa-zisa *Venus de Macomer,* dar şi aceasta dăinuie tot din timpurile neolitice.

Înhumarea morţilor se făcea adesea în morminte megalitice, formate din plăci de piatră înfipte în pământ, cum s-au găsit în partea de răsărit, în golful Arzachena. Mormintele mai mici, numite de sarzi, în zilele noastre, *domus de janas,* respectiv case ale vrăjitoarelor, erau, uneori, săpate acolo unde existau roci calcaroase, sub forma unor grote precum descoperite în metropola Anghelu Ruiu, lângă Alghero, la Osilo, nu departe de Sassari, şi au ceva asemănător cu mormintele din epoca premiceniană, din insulele Egee şi din Creta. Aceste asemănări se datorează, probabil, relaţiilor cu Orientul şi Occidentul ale populaţiilor mediteraneene şi, îndeosebi, cu reperele eneolitice iberice, cum o arată unele vase sub formă de clopot şi ceramica decorată cu motive geometrice. Dar cele mai importante mărturii din epoca nuragică se întâlnesc în satul Sa Nuraxi, de la Barumini şi la Isili, unde *nuraghe*-le se numesc *Is Paras,* precum şi la Serri, unde se află templul nuragic Santa Vittoria. Toate se află în regiunea Sarcidano, în valea râului Flumini, care formează Flumendosa, oamenii având nevoie de apă, chiar dacă trăiau în epoca neolitică şi se spălau mai puţin decât noi, dar oricum mai mult decât hippioţii de astăzi. Toată aşezarea pare să fi fost o fortăreaţă.

Alt centru nuragic este Nuraghe Losa, din Abbasanta, format dintr-un turn înalt, cu mai multe etaje, cu alte turnuri în jur, totul împrejmuit cu piatră. Localitatea se găseşte în valea Tirsului, care duce spre Oristano. Tot atât de renumit este complexul nuragic de la San Antine, din Torralba, ridicat probabil în epoca

de mare afirmare nuragică. Este considerat cel mai mare şi cel mai frumos, datorită celor trei etaje ale turnului central, precum şi planului în baza căruia au fost construite celelalte turnuri, toate de mari dimensiuni, spaţioase în interior, astfel încât sarzii i-au dat numele de *sa domo de su Re*, adică palatul regal al timpurilor neolitice.

Primii navigatori care au invadat Sardinia au fost fenicienii, care, în mişcarea lor de expansiune în toată Mediterana, pentru a ajunge pe coastele Iberiei, au făcut diferite escale în Sardinia şi în Corsica, precum şi în insulele Pitiuse (Baleare). Prima aşezare punică în Sardinia a fost la Nora, protejată de Capo di Pola, de unde coloniştii s-au răspândit apoi pe insulă şi au întemeiat diverse colonii, între care însăşi cetatea Cagliari, capitala insulei. La căderea Tyrului, în Fenicia, toate aceste colonii au fost preluate de metropola Cartagina, din nordul Africii, care le-a folosit pentru exploatările miniere, într-o epocă în care bronzul şi fierul erau foarte căutate. Cartaginezii au mai întemeiat şi alte centre: Sulcis, Tharros, în golful Oristano, apoi Cornus, Turris Libysonis, actualul Porto Torres şi Olbia, unde eu şi Teresa am debarcat, pentru prima oară, în Sardinia. Toate aceste localităţi au avut o mare dezvoltare, deoarece Sardinia era bogată în metale şi produse de tot felul, iar comerţul maritim devenise foarte intens, încă din epoca bronzului. Vestigii importante din epoca punică, precum amulete, scarabei, bijuterii de aur şi vase de teracotă, se pot admira în Muzeul Naţional din Cagliari.

Cartaginezii au intrat însă în conflict cu romanii, care socoteau Sicilia, Sardinia şi Corsica propriile zone de influenţă, iar, între cele două războaie punice, Roma a pus stăpânire pe Sardinia. Oraşele şi porturile feniciene-cartagineze au devenit oraşe romane, luând numele de Karalis, Sulcis, Tharros, Cornus, Turris, Olbia, Usellus, Metalla. Pentru mai buna lor stăpânire, romanii nu s-au mulţumit să folosească doar căile maritime, ci au tăiat drumuri către inima insulei, de-a lungul cărora au construit

cetăţi, castele şi sate, cu serviciile respective: apeducte, terme, amfiteatre etc., ale căror urme dăinuiesc şi astăzi. Cel mai impunător monument roman este socotit amfiteatrul de la Cagliari, construit, pare-se, cam în acelaşi timp cu Colosseum-ul din Roma, adică în primul secol după Hristos. Este vorba de un mare amfiteatru de formă eliptică, cu treptele tăiate în piatră, de aproape o sută de metri lungime şi o capacitate de peste 80 000 de locuri. La Tharros, port edificat în golful Oristano, la Capul Sfântului Marcu (după cum e numit astăzi), se găsesc necropole punice de mare interes, foarte spaţioase şi bogate, iar rămăşiţele arheologice sunt datate între secolele al VII-lea şi al II-lea î.Hr. La rândul lor, romanii au dezvoltat mult acest port, care a cunoscut o mare înflorire şi expansiune, dar, din pricina scufundării lente a ţărmului, o parte din instalaţiile portuare se găsesc acum sub apă.

În drumul meu, adesea bătut cu maşina, între Sassari şi Porto Torres, m-am oprit, uneori, spre a admira ruinele renumite ale unui apeduct sau ale unor terme, precum şi coloane, pardoseli de mozaic şi străzi romane făcute din lespezi. O operă romană de arhitectură, care se menţine şi astăzi în funcţiune, este frumosul pod cu şapte arcade, care trece peste râul Mannu, la Porto Torres. Îl foloseam şi noi, ori de câte ori treceam din zona industrială spre centrul localităţii. La fel, se păstrează multe ruine antice ale oraşului Cornus, de lângă Sfânta Caterina din Pittinuri, la poalele muntelui Ferru, port aici clădit pentru încărcarea minereurilor de fier.

Tot astfel, am întâlnit ruine la Sulcis, lângă Sant'Antioco. Pe râul Tirso, cunoscut pentru apele sale termale, se găsesc şi astăzi rămăşiţele termelor romane antice, de la staţiunea balneo-climaterică denumită Forum Traiani. Din stâncile de trachită roşie ţâşnesc, la Caddas şi Bangius, ape fierbinţi până la 60 de grade, sărate şi radioactive, folosite, încă din Antichitate, pentru vindecarea reumatismelor, care, ca un bun preţios de familie, sunt

transmise din tată-n fiu, de trei mii de ani încoace. Apele şi-au păstrat totuşi renumele intact, de vreme ce sunt folosite şi astăzi. Vestigiile arheologice din zonă sunt bine puse în valoare în Muzeul Naţional Giovanni Antioco Sanna de la Sassari, lăsat oraşului său natal de către fostul director al minelor de la Montevecchio, un Sanna bogat, spre deosebire de Ignazietto Sanna, cel sărac, care, până astăzi, nu a lăsat nimic oraşului său natal, Turris Libysonis, în afară de numele său de jurnalist al târgului, în epoca industrializării.

Dar Turris Libysonis rămâne în istorie pentru faptul că a dat naştere oraşului Sassari, numit pe atunci Tatthari în limba curentă, nume folosit şi astăzi în dialect şi datând de prin secolul al VIII-lea, când, nemaiputând să reziste asalturilor continue ale sarazinilor veniţi pe mare, o bună parte din populaţie s-a adăpostit în interiorul insulei, la douăzeci de kilometri depărtare de mare, pe o colină aflată la o altitudine de 225 de metri. Localitatea apare pentru prima oară în hărţile din secolul al XII-lea sub numele de Villa di San Nicola di Sassari, care a crescut necontenit, atrăgând populaţiile rurale, nu numai de pe litoral, dar şi din zonele Flumenargia şi Romangia, la care s-au mai adăugat şi negustorii veniţi de la Pisa. La începutul secolului al XIII-lea, Sassari a devenit oraşul cel mai populat din judeţul *(judicatus)* sau regatul Torres, formând o piaţă pentru produsele localităţilor din regiunea Logudoro, spre a le dirija apoi spre portul de nord al Sardiniei. Curând, s-a iscat o ceartă între cetăţile maritime Pisa şi Genova, care voiau să stăpânească Torres.

Acele timpuri erau însă înflăcărate de idealurile libertăţii, care, în insulele britanice, au fost consfinţite de *Magna Charta Libertatum,* semnată de Ioan Fără de Ţară, în anul 1215. Şi în Sardinia noastră, aceste idei animau tineretul şi poporul întreg. În 1233, la cârma regatului turitan a ajuns ca *judex* Barison al III-lea, un băiat de doisprezece ani. Ca toţi suveranii, chiar de vârstă mai

înaintată, Barison a fost şi el înconjurat de consilieri fideli şi infideli, printre care s-a numărat şi vulpoiul Michele Zanche, cu o faimă aşa de mare în toată Italia, încât însuşi Dante Alighieri a găsit cu cale să-l bage în „Infern". El a organizat şi revolta populară care a dus la uciderea prea tânărului suveran şi la alcătuirea unei republici formale, încă din anul 1236, devenită reală abia după 1276, când a murit Zanche şi s-a dus să-şi ia locul rezervat pe scena republicii subpământene. Judeţul-republică n-a avut însă o viaţă liniştită şi, la puţină vreme, cetăţenii au trebuit, din nou, să-şi ia armele în mâini, împotriva unui pisan, Ubaldo Visconti, căsătorit cu sora suveranului ucis, Adelasia di Torres, care pretindea succesiunea judeţului. Oraşul avea regimul de comună liberă, ca majoritatea oraşelor italiene şi, întrucât simţea nevoia unei protecţii, a preferat protecţia cetăţii maritime Pisa, care, în acest scop, trimitea un reprezentant la Sassari, cu titlul de *podestà.* Dar şi puterea Pisei a căzut, în urma unei bătălii navale de la Meloria (1284), şi atunci Sassari, rămas fără protecţie, a socotit util să intre în confederaţia genoveză, care a trimis alt *podestà.* Ceea ce a fost pentru englezi anul 1216 a fost pentru Sassari anul 1294, când s-a publicat *Starea Comunei Libere,* în latină, document care, pentru a fi înţeles şi de popor, a fost republicat, după douăzeci şi doi de ani, şi în aşa-zisa limbă vulgară, adică a oamenilor de jos. Ţările mici n-au însă niciodată pace, căci altă pacoste s-a năpustit asupra Sardiniei, care a căzut sub dominaţia spaniolă a regatului de Aragon. Dar poporul nu s-a lăsat, aflându-se mereu în agitaţie, sub impulsul Eleonorei d'Arborea şi a familiei Doria, care i-a urmat. Papa Eugen al IV-lea, spirit mai realist – doar papii au fost întotdeauna de partea celor tari –, a transferat în anul 1441 arhiepiscopia de la Porto Torres la Sassari, consfinţind oarecum dominaţia spaniolă. Toate implicaţiile războaielor de succesiune, pînă prin anii 1700, au făcut ca insula să se afle o oarecare vreme şi sub dominaţie austriacă. Abia în anul 1720, prin Victor Amedeu al II-lea de Savoia, Sardinia a

reintrat în circuitul evenimentelor din Italia, trăind toate vicisitudinile rezistenţei contra francezilor, pe care i-a respins. S-au dezvoltat apoi noi mişcări împotriva sistemului feudal, susţinute de preotul Muroni, care şi-a câştigat un loc în istoria Italiei şi a dat numele unei străzi din Sassari, împreună cu Giovanni Maria Angioi, consilier la Curtea de Apel de la Cagliari, trimis la Sassari de către viceregele înscăunat de regele Piemontului şi al Sardiniei, regat care a luat iniţiativa şi a realizat unificarea Italiei, patriotismul sarzilor contribuind mult la victoriile din Războiul Crimeii, din anul 1853, şi la cele obţinute în Primul Război Mondial. Prin eliberarea regiunilor italiene de sub dominaţia habsburgică, în baza principiului naţionalităţii şi al autodeterminării, s-a ajuns la formarea Italiei Mari, întocmai cum s-au petrecut lucrurile cu ocazia înfăptuirii României Mari, prin unirea Transilvaniei, a Bucovinei şi a Basarabiei cu patria-mamă, în urma afirmării aceloraşi principii.

De istoria glorioasă a cetăţii Turris Libysonis – Sassari – se leagă şi numele renumitei judecătoare Eleonora di Arborea. Din cele patru *judex*-uri *(giudicati)*, care împărţeau Sardinia, în fruntea celui de Arborea se găsea doamna Eleonora, fata domnului Marian al IV-lea cel Mare şi soră a lui Hugo al III-lea, la rândul său ucis în timpul unei mişcări populare, în 1383, când aceasta i-a urmat la conducere. Căsătorită cu un genovez, Brancaleone Doria, care o ajuta în greaua ei misiune politică, cum îşi ajută toţi prinţii consorţi soţiile, Eleonora a dus lupte împotriva spaniolilor, fie prin aţâţarea poporului împotriva cotropitorilor, cum a procedat la Torres-Sassari, fie pe calea diplomaţiei, reuşind, în cele din urmă, să stabilească pacea şi să-şi afirme propriile drepturi. Ea n-a rămas însă insensibilă la aspiraţiile sarzilor şi le-a acordat un cod de legi scrise, numit *Carta de Logu,* care a devenit legea de bază a întregii insule, fiind acceptată de toţi, de bunăvoie. În bunătatea şi dragostea ei pentru supuşii sarzi, i-a îngrijit

şi pe bolnavii de ciumă, dar ciuma n-a ţinut seama de meritele sale şi a tras-o în mormânt, în anul 1404.

A urmat la tron al doilea fiu al său, Marian. Acesta care purta numele de Doria, al faimoasei familii aristocratice cu acest nume, din Genova, care a jucat un mare rol politic în Liguria, începând din secolul al XII-lea până astăzi. Victor Emanuel al III-lea, fiul fostului rege Umberto, s-a căsătorit împotriva voinţei tatălui şi a mamei cu o frumoasă şi, mai ales, bogată tânără, Doria, care însă nu făcea parte din familia istorică, ci era fata unui fabricant de biscuiţi. Dintre cei unsprezece Doria, deveniţi principi amintiţi în istorie, cel care a lăsat urme adânci a fost Andrea, cel mai mare amiral al timpului său, proprietar al unei escadre de galere, care se punea în serviciul Franţei şi al Spaniei, în funcţie de plata pe care o primea. Succesele bătăliilor navale pe care le-a repurtat la Napoli, la Prevesa şi la Alger, precum şi tot ce-a făcut pentru Genova i-au adus titlul de *Padre e Liberatore della Patria* („Părinte şi Eliberator al Patriei“), iar de la 1528, până la moartea sa, în 1560, pe cel de *Censore a vita* („Cenzor pe viaţă“). Pentru perpetuarea memoriei sale, Italia recunoscătoare a impus numele său celui mai modern şi mai frumos transatlantic, care, din neatenţia unui coleg al său, din zilele noastre, amiralul Calamai, s-a ciocnit tocmai în anii când mă aflam în Sardinia cu un transatlantic suedez şi, astfel, s-a dus la fund, zăcând şi astăzi la numai şaptezeci de metri adâncime, nu departe de New York. Din fericire, au putut fi salvaţi toţi pasagerii, numai cariera amiralului nu s-a putut salva şi, la judecata care s-a desfăşurat în faţa forurilor americane, întrucât naufragiul avusese loc în apele teritoriale ale Statelor Unite, Italia a pierdut procesul. Echipe întregi de scafandri au încercat să readucă la suprafaţă nava scufundată, *Andrea Doria,* dar, până acum, n-au fost recuperate decât diverse obiecte de valoare, inclusiv artistice, care au ajuns să fie bine cotate pe piaţa de antichităţi. Tot în apele golfului

Asinara, dominate de faimoasa Turris Libysonis, s-a petrecut un naufragiu provocat de un alt amiral Calamai, fratele comandantului de pe *Andrea Doria,* care, voind să refacă prestigiul familiei, la un an după aceea, a plecat în croazieră pe o barcă cu pânze, iar când marea înfuriată a atins forţa 6-8, n-a voit să respecte regulamentul care impunea comandantului să se lege cu centura de barcă, în timp ce cârmeşte. Credea probabil că marea îi va respecta gradul, dar a fost smuls şi spălat de pe punte, pierind în apele vrăjmaşe. De data aceasta, barca s-a salvat. Toate încercările de a-l găsi, făcute de ceilalţi trei ofiţeri, în bezna nopţii, pe o mare grea, plină de furie, nu au dus la nici un rezultat şi, până la urmă, aceştia au trebuit să-şi lase superiorul pradă mării. Ajunşi la Porto Torres, ei au fost supuşi cercetărilor şi apoi judecaţi. Am văzut personal disperarea pe chipul lor, în timp ce dădeam târcoale pe la căpitănie, după aflarea acestei veşti care făcuse ocolul târgului în mai puţin de un sfert de oră. După naufragiul transatlanticului *Andrea Doria,* a început o adevărată campanie în presa italiană şi, cu atât mai mult, în cea de specialitate, pentru învăţarea şi reamintirea regulilor marinăreşti puse chiar în versuri, spre a fi mai uşor de memorat. Primele două sunau cam aşa:

Rosso al rosso, verde al verde,
Avanti pur', la nave non si perde.

Cu alte cuvinte, când o navă întâlneşte o altă navă noaptea şi fiecare dintre ele are la dreapta sa lumina verde, iar la stânga pe cea roşie, deci luminile lor de semnalizare coincid, nu se întâmplă nimic, dacă trec paralel una cu alta. Dacă în faţa unei nave apare o barcă cu lumina roşie, care îi taie calea, înseamnă că aceasta navighează către stânga şi deci e nevoie ca nava să tragă la dreapta, spre a depăşi pe la pupa. Dacă nava arată lumina verde înseamnă că navighează către dreapta, iar obligaţia celui care observă este de a cârmi la stânga. Flota a VI-a americană a respectat regula, chiar faţă de un purice de mare, cum era *Tino,* în raport cu crucişătoarele sale, câtă vreme *Andrea Doria* n-a respectat primul alineat al codului marinăresc şi s-a văzut lovită în prora dreaptă de către transatlanticul *Stockholm,* care avea faţa groasă, blindată, ca toate navele nordice, pentru înfruntarea gheţurilor şi, uneori, a gheţarilor plutitori – aisbergurile. S-ar putea spune că şi *Stockholm,* mai mic decât *Doria,* putea să vireze la stânga, pe la pupa. De o prioritate de dreapta, ca în circulaţia autovehiculelor, nu se poate vorbi. Totul este în funcţie de distanţa dintre nave şi de viteza cu care acestea înaintează. Ambele mergeau cu viteză mare, de 18-25 de noduri pe oră. Toate instrumentele de navigaţie, începând cu radarul, aflat la dispoziţia comandanţilor, n-au folosit la nimic, căci, pare-se, nici unul dintre ei nu era la postul său de comandă, ci la barul unde fotoliile erau mai comode şi vizibilitatea prin pahare mai uşoară, în timp ce la timonerie rămăseseră locţiitorii lor. O dată mai mult s-a dovedit ce farmec, dar şi câtă asprime, ba chiar pericol, are marea pe toate meridianele ei, iar, între Atlantic şi Mediterana, cea din urmă este mult mai periculoasă, din cauza undelor sale, mai mici decât cele oceanice, care lovesc ca nişte ciocane puternice, reducând şi viaţa navei, motiv pentru care şi asigurările sunt, în acest caz, mai ridicate.

Judex-ul Arborea era considerat cel mai mănos şi mai bogat din Sardinia şi se mândrea cu gloria sa, Eleonora d'Arborea. Despre ea am auzit prima oară la Roma, când, în primul an de studenţie, am fost invitat de Eduardo şi de coana Lucia Marinescu-Colot ca să petrec Paştele în casa doamnei Mimi Alexandrescu, a doua soţie, neoficială, a unui bogătaş italian. Ea locuia împreună cu bătrâna sa mamă, în Via Eleonora d'Arborea, nu departe de Via Stamira, unde locuiam eu. Bineînţeles, la colaci şi ouă roşii româneşti n-am vorbit despre

personalitatea care dăduse numele străzii. Nici regiunea, cu capitala sa, Oristano, nu ştiam exact unde se afla. A trebuit să aştept vremea când m-am dus în Sardinia şi i-am avut ca oaspeţi pe părintele Giorgio Ignat şi pe comandantul Giovanni Dessy (colonel de marină, în aşteptarea promovării la gradul de amiral, cu ocazia pensionării), care era din Oristano. Prietenia cu el data de multă vreme, adică din anul 1949, de la necazurile pe care le-am avut la Praga, de pe urma unui fascist-evreu, care a uneltit împotriva mea şi a muncii mele. Întâlnirile noastre erau periodice, iar când a auzit că vreau să devin om al mării, n-a pregetat să-mi dea tot felul de sfaturi şi de avertismente, într-adevăr foarte utile, de parcă aş fi fost şi eu în slujba Marinei Italiene. Când m-am instalat în casa mea de la Porto Torres, a venit, cu multă bucurie, să petreacă o vreme la Marea de Nord a Sardiniei, bătută de vânturi, dar ţinea foarte mult să mă însoţească în oraşul său natal, Oristano, şi să mă facă să cunosc şi Marea de Apus.

Am ales o zi potrivită din cursul săptămânii şi ne-am îndreptat spre Cagliari, pe drumul naţional care duce spre Oristano, aşezat la oarecare distanţă de golful omonim. Valea Tirsului e fertilă şi, datorită asanărilor realizate pe timpul guvernului lui Mussolini, precum irigări, desecări etc., a ajuns să fie transformată în zona cu cea mai bună agricultură, cu producţii mari de cereale, legume, sfeclă de zahăr, orez şi, mai ales, anghinare, exportată cu camioanele la Genova. Abundenţa acestor produse agricole a dus la construirea unor fabrici de zahăr şi de celuloză şi, în primul rând, la organizarea „cantinei sociale a Vernacciei, adică a cramelor podgorenilor asociaţi în cooperativă. În felul acesta, vinul, preţuit încă din Antichitate, este prelucrat în mod egal, îmbuteliat şi prezentat ca „aurul Sardiniei“, *golden wine*. Asanarea s-a făcut însă şi prin „colonizare“ internă, aducând de pe continent agricultori pricepuţi şi muncitori originari îndeosebi din cele Trei Veneţii, care au arătat localnicilor ce se poate

scoate din pământul lor, atunci când este bine lucrat. Vaste zone din teritoriul arabil fuseseră abandonate de secole, în favoarea păşunatului, şi nici un sard autentic nu voia să fie deşţelenit pământul de sub picioarele sale. Pentru a continua opera guvernului lui Mussolini, care este recunoscută pentru valorile ei, guvernul regional a socotit necesar, după al doilea război, să creeze o instituţie care să preia această misiune. Astfel a luat fiinţă ETFAS, o instituţie parastatală, care a preluat toate terenurile bune pentru agricultură, le-a deşţelenit, a scos pietrele, a desecat mlaştinile, le-a irigat, apoi le-a încredinţat agricultorilor, care s-au angajat să le cultive. Unde a fost nevoie, s-au plantat sălcii şi eucalipţi, care, după cum se ştie, absorb excesul de apă şi îndepărtează ţânţarii anofeli, aceştia şi malaria fiind plăgile seculare ale Sardiniei. Terenurile care nu puteau fi recuperate, cu nici un chip, pentru agricultură, au fost puse la dispoziţia iniţiativelor turistice, pentru construirea unor hoteluri, restaurante, plaje şi terenuri de sport, precum şi a unor mici porturi şi debarcadere pentru ambarcaţiile sportive. Acest lucru îl fac astăzi grecii, în mod inteligent. Pe continent, realizarea unor astfel de construcţii portuare n-a fost întotdeauna încununată de succes, căci curenţii marini rezervă uneori surprize neaşteptate, cu toate studiile preventive ale arhitecţilor portuari. Vorbeam despre aceste lucrări cu comandantul Giovanni Dessy în cursul călătoriei cu maşina, iar el îmi spunea că, într-adevăr, marea îşi are tainele ei şi multe încercări de amenajare a coastelor, pentru adăpostirea vaselor, au dat greş. Mi-am amintit de o vizită făcută în sudul Italiei, pentru a cunoaşte stabilimentul de la Cosenza, din Calabria, când, debarcând într-un port nou, abia am găsit spaţiu suficient pentru acostare. Tot portul era umplut de pietrişul adus de curenţii marini. Chiar recent, observaţia mi-a fost întărită de colonelul de marină Carlo Massimo Lancelotti. El mi-a relatat concluziile unui constructor de porturi, care socotea că acolo unde romanii n-au construit diguri, n-au făcut

amenajări de porturi, însemna că nici nu este bine ca acestea să fie făcute, marii arhitecţi ai Antichităţii având deseori cunoştinţe mult mai precise şi mai temeinice cu privire la fundaţii, rezistenţa materialelor şi edificarea construcţiilor de mare anvergură, pe apă.

Printre noile localităţi create de-a lungul coastei de vest a Sardiniei, pe terenurile asanate, a fost şi localitatea Arborea. Ea domina zona, după cum Eleonora a dominat regiunea şi *judex*-ul Arboreei. Oristano este un oraş mic, ca toate micile oraşe din România de ieri, însă cu edificii şi palate frumoase, care dăinuie din timpurile de glorie ale oraşului, succesor al vestitului Tharros cartaginez, deci cu o vechime de trei mii de ani. Oraşul este dominat de amintirile eroinei sale, a cărei casă, în apropiere de Piaţa Roma şi de turnul Sfântului Cristofor, este păstrată cu sfinţenie, la fel ca monumentul grandios, reprezentând o femeie planturoasă, cu braţul ridicat în semn de comandă, simbolizând autoritatea şi înţelepciunea legilor pe care le-a dat.

Gândul m-a dus la statuile Mariei Tereza de la Innsbruck, realizate în marmură, şi de la Viena, din porţelan; dar aceasta, din cauza greutăţii sale morale şi fizice, este reprezentată şezând.

Monumentul este situat în Piaţa Eleonora, în faţa Palatului de Justiţie. Orăşelul are numeroase biserici, care prisosesc trebuinţelor celor optsprezece mii de locuitori (în anul 1958) şi poartă numele unor sfinţi de mică circulaţie, ca Sfântul Marin, Sfânta Clara, Sfântul Sebastian, sfântul Efisio şi binecunoscutul Sfânt Francisc, în a cărui biserică se păstrează, cu multă veneraţie, crucifixul lui Nicodim*.

* Greu de precizat dacă crucifixul lui Nicodim este al sfântului fost nobil iudeu, care l-a apărat pe Iisus la proces şi s-a dus cu Iosif din Arimateea la înmormântare, sau al lui Nicodim de la Mammola, eremitul grec calabrez, din secolul al X-lea, care a fondat o mănăstire.

Oristano mai are un dom impozant, o episcopie şi un seminar, dar mai impozant din punct de vedere istoric, este *Antiquarium Arborense*, cu antichităţi din epocile neolitică şi romană, mai ales de la Tharros.

Pentru mine, în acea zi, casa cea mai importantă, cu aer antic, a fost însă casa fostului doctor Dessy, medic preţuit al oraşului, rămasă, în parte, moştenire prietenului meu, comandantul Giovanni Dessy, care a preferat cariera militară, îndeplinind misiuni importante în timpul războiului şi după aceea. Era o casă solidă, făcută cu mai multe generaţii înainte, unde se păstra cu sfinţenie tot ce ţinea de tradiţie şi de arta folclorică. M-a bucurat să văd locurile unde îşi petrecuse copilăria prietenul meu, plecat departe pentru a face carieră, dar cu inima rămasă, cum e firesc, la oraşul şi casa natală. Avea un fizic atletic, un cap mare, solid şi expresiv, cu o chelie abia începută, iar părul, care devenea an de an mai gri, era pieptănat cu cărare, bine îngrijit şi lăsa să iasă la iveală o frunte înaltă, care ascundea inteligenţă, bun-simţ şi, mai ales, o mare sensibilitate. Avea mâini mari, de lucrător, şi totuşi cânta la pian, cu delicateţe, compunând şi lucrări muzicale, pe care apoi le nota în partitură, închinându-le soţiei sale moarte înainte de vreme.

Pe doamna Marisa am cunoscut-o în casă la noi, la Milano, dar şi fiind oaspeţi în casa ei, ţinută cu multă grijă de ea însăşi, cu ajutorul unei „colaboratoare domestice“ – după expresia nouă, folosită în Italia –, care, învăţând multe de la stăpâna sa, a menţinut obiceiurile şi tradiţiile casei, cu o religiozitate rară. Spre norocul comandantului, această situaţie a păstrat memoria acestei simpatice doamne, soţie ideală a unui om dedicat datoriei şi serviciului său, cu un orar respectat cu punctualitate, ca şi orarul domestic. În marea sa dragoste pentru a doua soţie, căci pe a doua o pierduse, comandantul Dessey nu voia să piardă nici un minut din timpul său liber, spre a-l petrece împreună cu aceasta, într-o fericire care a

durat prea puţin. În neînţelesele sale planuri, Dumnezeu a voit să cheme la sine pe roaba Marisa, în urma unei scurte boli provocate de prezenţa acetonei în sânge, ceea ce l-a făcut pe comandantul Giovanni Dessy să devină mai religios, ca bun oristan ce era, şi să găsească o cale de comunicare cu cealaltă lume, prin muzică. Compoziţiile sale le-a dat maeştrilor specializaţi în armonie şi contrapunct, pentru a le desăvârşi şi a le orchestra. Autorul însă în jalea sa nu a avut ambiţia de a merge până la tipărirea sau înregistrarea lor pe disc, ci le-a ţinut pentru sine, împărtăşindu-le cu discreţie prietenilor săi, demni de o asemenea intimă comunicare. Fineţea acestor sentimente, care au constituit o ulterioară revelaţie pentru mine, nu l-a împiedicat să se realizeze pe deplin în cariera sa în marina militară şi, ajuns la limita de vârstă a gradului său, a acceptat pensionarea, într-un moment în care cadrele militare ale Italiei erau socotite supranumerice, faţă de trebuinţele reale ale statului. Comandantul Giovanni Dessy era, astfel, un prieten şi un musafir neaşteptat şi oricine îl cunoştea era bucuros să stea în compania sa şi să întreţină o conversaţie din care nu lipsea povestirea unor acţiuni mai îndrăzneţe ale sale, din timpul ultimului război mondial.

Cred că şi eu apăream în ochii săi ca un om de acţiune, curajos şi hărăzit succesului, cu suficientă sensibilitate pentru a-i înţelege stările sufleteşti, pe care nu o dată mi le-a destăinuit. Cu atât mai mult ţinea să-mi arate ambianţa copilăriei sale, în care ne găseam în momentul vizitării celui mai important oraş din lume, pentru el, Oristano.

În casa părintească, ţinută de o mătuşă şi de nişte nepoate, căci el copii nu a avut nici de la prima, nici de la a doua nevastă, se făcuseră mari pregătiri pentru primirea noastră, anunţată cu câteva zile înainte, printr-un telefon de la Porto Torres. Drumul lung, din cauza calmului cu care mergeam, bucurându-ne de contemplarea fiecărui detaliu din peisaj, ne-a pregătit

sufleteşte pentru un prânz cu specialităţi din regiunea Campidano, în care bănuiam că vor fi cuprinse şi bunătăţile mării din acest golf, în care toţi locuitorii de la Cabras pescuiesc cu multă dibăcie şi succes. Nu mă aşteptam însă la un ospăţ în toată legea, comparabil cu cele organizate de Lucullus, la Roma. În fond, nu venisem ca să mă însor, ci doar într-o vizită prietenească, împreună cu părintele Giorgio, pentru a cunoaşte mai bine Sardinia şi ospitalitatea casei unui prieten. Primiţi cu căldură de femeile casei – căci bărbaţi nu erau – după prezentarea şi explicaţiile cuvenite, spre a ne face cunoscuţi, am făcut o scurtă vizită a casei, iar apoi am fost aşezaţi la o masă la care felurile cele mai neaşteptate se perindau unele după altele. Mă întrebam dacă nu cumva eram în China, unde se obişnuieşte a gusta câte puţin dintr-o sumedenie de feluri, dar nu: eram în Sardinia şi la Oristano. În faţa noastră, farfuriile erau schimbate unele după altele, de către cele două nepoate, ajutate de o femeie de serviciu, sub supravegherea vigilentă a mătuşii. Un fel mai gustos decât altul şi din toate n-a lipsit nici o specialitate caracteristică Sardiniei: peşti, pui, ied, purcel, fiecare pregătit în mai multe chipuri.

Părintele Ignat, cu tot ascetismul său, care-i menţinea o siluetă impecabilă, se lupta din greu cu bucatele, pe care le devora metodic, cu aprecierile cuvenite, ca un om bine crescut şi, deoarece preoţii nu pot să mintă, declaraţiile lui puteau fi socotite sincere şi adevărate. Poate se refăcea, cu această ocazie, de pe urma posturilor nemiloase la care îl supuneau canoanele bisericeşti şi leafa prea redusă pe care i-o plăteau sfintele maici ale liceului de fete, unde protipendada Cataniei îşi trimitea odraslele spre educare. Eu încercam să rezist tentaţiilor, dar vorba franţuzului: *Je résiste à tout, sauf aux tentations* („Rezist la orice, numai la tentaţii nu“) şi, până la urmă, acestea puteau fi acceptate, fiind inocente şi privind doar stomacul. Noroc că, după degetarele de *Vernaccia* iniţiale, pentru deschiderea

pipotei, au urmat, după toate regulile pe care un ofiţer de marină le respectă întotdeauna, un vin alb, apoi un Mandrolisai din cele mai autentice, căci Arborea era la hotar cu regiunea omonimă, producătoare a acestor vinuri scumpe şi rare. Totul a decurs bine, încet-încet, fără grabă, pentru a se încheia cu nişte brânzeturi, pentru netezirea drumului şi curgerea mai lesnicioasă a vinului roşu, urmate apoi de copturile dulci, exact ca cele de la Silagiu, făcute de buna Solomia. De necrezut cum, la o mie cinci sute de kilometri, în linie aeriană, să existe atâta asemuire, ba chiar identitate, de gusturi şi de obiceiuri culinare. Totul într-o ambianţă rustică-orăşenească, cu scoarţe viu colorate, care-mi întăreau şi mai mult impresia că m-aş afla acasă, pe pământul natal.

Mă aşteptam ca mătuşa şi nepoatele să se aşeze la masă cu noi şi să întreţinem o conversaţie pe tema locului şi a apropierii dintre români şi sarzi. Spre mirarea noastră, nici una din stăpânele casei nu s-a aşezat la masă, la invitaţia noastră, refuzând amabil, dar categoric, să rămână cu noi.

Mătuşa Dessy se întreţinea cu noi stând în picioare, dar se grăbea să se retragă în bucătărie pentru a da ordine, a supraveghea şi a pregăti bunătăţile de pe tăvile care circulau fără întrerupere. Nepoatele nici chip să schimbe o vorbă, nici de bine, nici de rău, singura comunicare făcându-se prin priviri sau prin surâsuri bine controlate. Cea care explica şi dădea răspunsuri era mătuşa, care era atotştiutoare. Cu toate acestea, era simpatică, de o vârstă nedefinită, între cincizeci şi şaizeci de ani, şi era îmbrăcată după toate canoanele babelor din România, mai precis din Buchini, de la Lugoj, cu sumnă neagră, bine încreţită, ca semn de avuţie, şi cu bluză neagră, uşor împestriţată, iar părul îl purta pieptănat cu cozi legate în jurul unui conci. Mi se părea că mă aflu în casa bunicii şi, de aceea, mâncam cu poftă şi bucurie, căci trecuseră treizeci de ani de când o pierdusem pe buna Sida şi mi se părea că o revăd în

toată austeritatea ei. Am încercat, vorbindu-le pe toate tonurile, cu felurite argumente, să le convingem să rămână cu noi la masă ca să ne simţim mai onoraţi, dar, sub zâmbetul înţelegător al comandantului, care cunoştea prea bine regulile casei şi obiceiurile regiunii, transmise de secole şi milenii, ele n-au acceptat, în ruptul capului. Am rămas foarte mirat şi am reflectat mult asupra acestor moravuri. Mi-am dat seama atunci că numai o tradiţie milenară, antică, adânc înrădăcinată în viaţa de familie şi în societate, putea da tărie în respectarea codului după care numai bărbaţii stau la masă, vorbesc şi benchetuiesc, iar femeile stau retrase la bucătărie, după ce şi-au expus talentele şi se mulţumesc să mănânce din cele rămase, motiv pentru care, probabil, făceau atâta mâncare. Ar fi culmea ca, până la urmă, după atâta trudă, să rămână şi nemâncate, să lingă oase.

În alte părţi ale Sardiniei, tradiţia e mai permisivă, poate sub influenţa vieţii moderne. Aici însă la Oristano ea este respectată cu sfinţenie. Părintele Giorgio spunea că poate e vorba de o influenţă arabă, dar arabii n-au dominat insula în aşa fel încât să impună o tradiţie atât de severă. Codul îşi găseşte, mai degrabă, o explicaţie într-o anumită filozofie a societăţii şi a vieţii domestice, care cere ca femeia să fie apărată de vorbele deocheate ale bărbaţilor, care, pe măsură ce înaintează cu devorarea meniului, devin tot mai veseli şi mai îndrăzneţi, cum au arătat-o înşişi zeii, atunci când au savurat peste măsură nectarul servit de Hebe, constrânsă apoi să părăsească serviciul, pentru motive de decenţă. Într-adevăr, când bărbatul se îndeamnă la băutură, nu întotdeauna reuşeşte să-şi menţină controlul şi, cu gândul sau cu fapta, ajunge la excese, cum a dovedit-o recent, la o aniversare familială, la Ana Lugojana, restaurantul de lângă Lugoj, nu Adonis, ci doctorul, iubitor de arginţi, Giovanni Plauchiţiu, care, uitând de împlinirea celor şapte decenii şi de slăbirea dinţilor, a mai năzuit să

muşte, cu gândul, din poama matură a vecinei de masă, soţia colegului meu, Sandu P.

Oristano a rămas pentru mine un oraş al antichităţilor transmise până în zilele noastre, la fel ca vestigiile arheologice, punice, finice şi romane, care completează deplin imaginea insulei cu fizionomie de ţară latină, cu o limbă de sine stătătoare, cum o consideră filologii, alături de limba occitană, din sudul Franţei.

11 octombrie 1979, orele 12.00-14.00

19.00-24.00

Peregrinări și documentare

Trăirea pe diverse meridiane a dat vieţii mele caracterul unei peregrinări continue. Iar pelerinii se preocupă de alcătuirea unei documentări, care să-i ajute să pună ordine în planurile şi în amintirile lor. Prima acţiune în acest domeniu este procurarea şi studierea hărţilor. Ghidurile informative devin instrumente indispensabile de documentare, în sensul lor cel mai larg. Fotografiile reprezintă alăturarea unui moment clar, sub aspect temporal, imaginii surprinse de camera foto. Cinematografia, în format redus, redă crâmpeie de viaţă prin secvenţe în mişcare, care dau iluzia unei retrăiri a momentului, dar şi documentarea asupra unor crâmpeie de viaţă şi de acţiune. Fotografiile şi filmele submarine prezintă, la suprafaţă, o nouă lume, cu legile sale proprii şi cu toată fascinaţia adâncurilor, cu forme nebănuite de viaţă ale naturii.

În ceea ce priveşte procurarea, citirea şi studierea hărţilor, am vădit de timpuriu o anumită predispoziţie şi pricepere, considerate, mai târziu, de unii drept un talent aparte. Mulţi privesc hărţile, dar puţini le citesc, în adevăratul sens al cuvântului. Şi totuşi, ele sunt atât de grăitoare, fiind o oglindă fidelă a realităţilor, reduse la o scară acceptabilă. Aceasta facilitează cunoaşterea distanţelor dintre o ţară şi alta, precum şi de la o localitate la alta. Prin asocieri de idei, distanţele pot pune în lumină eventuale posibilităţi de schimburi şi de trafic terestru, maritim sau aerian,

care sunt determinante pentru anumite inițiative. Ele s-au scurtat, din ce în ce mai mult, prin modernizarea mijloacelor de transport și de comunicații.

S-ar putea spune că, în zilele noastre, nu mai există distanțe insurmontabile, iar durata, de altădată, a transporturilor, de săptămâni, luni sau chiar ani, s-a redus, astăzi, la ore. Fără a mai vorbi de comunicații, care au devenit instantanee, transmițându-se prin sunet și imagini, pe toată fața pământului, în timp real. Sateliții artificiali, pe orbită fixă, aflați la treizeci și șase de kilometri deasupra capetelor noastre, facilitează și reduc costul comunicărilor la cifre derizorii, în raport cu prețul poștalioanelor de altădată. Culoarea hărților pune în evidență și îmbină munții cu șesurile, râurile cu marea, pădurile cu deșerturile, drumurile cu orașele și satele, iar hărțile, referitoare la resursele subterane, indică localizările bogățiilor ascunse în pântecele planetei, fie ele minereuri, metale, ape termale sau lichidul atât de prețios, altădată poetic numit „aurul negru“ și care astăzi își merită numele, devenind o realitate mai puțin metaforică. Densitatea populațiilor indicate pe hărți speciale și nevoile lor, după standardul de viață, în raport cu disponibilitatea materiilor prime sau fabricate, sunt indicatori utili pentru luarea unor inițiative economice, de servire a societății. Forma și conturul teritoriilor ieșite la suprafața apei, ce reprezintă abia treizeci la sută din întinderea planetei noastre, arată locurile propice pentru porturi și debarcadere, dar și imensa diferență dintre uscat și apă, aceasta din urmă oferind un spațiu enorm pentru biosul Terrei, atât de felurit și de amestecat. Mai mult chiar, însăși viața noastră s-a născut în mare și această amintire marină se mai păstrează, după cum demonstrează primele nouă luni din existența oricărei ființe umane. Posed o sumedenie de hărți, de tot felul, o întreagă bibliotecă de hărți, inclusiv maritime, cu atlase, ghiduri și portulane (care semnalează, după cum am mai arătat, porturile, farurile și pericolele de evitat), bibliotecă pe care eu o socotesc drept cel mai prețios capital, căci acela care nu se orientează în viață se pierde...

Dar hărțile care m-au inspirat întotdeauna și pe care le-am privit ore întregi, cu interes și plăcere, așa cum alții privesc tablourile, găsindu-le adesea mai interesante decât multe picturi moderne, au nevoie să fie completate și cu informații scrise, cu date, cifre și statistici, precum și cu expuneri economice, politice și juridice, fără a le neglija pe cele religioase, care, uneori, au fost și mai sunt încă determinante, sub ochii noștri. Acțiunile politice, care conduc activitatea oamenilor, sunt influențate de aceste date și modifică, la rândul lor, realitățile geografice și, o dată cu ele, hărțile. Însăși clima suferă schimbări de pe urma acțiunii omului și nu numai de pe urma evoluției cosmice, determinate de legile fizicii și ale mecanicii. Prin ghiduri se înțelege totalitatea cărților care conțin date asupra planetei Geea, nefiind exclusă istoria ce ne prezintă trecutul și prezentul și face, totodată, previziuni de viitor, după concepția modernă a acestei științe.

Fotografiile sunt documentul palpabil al unui moment, al unei situații, care nu poate fi contestat și prin studierea căruia se pot cunoaște mai bine realitățile apropiate și îndepărtate, precum și relațiile dintre oameni. Fotografiile celorlalte planete, luate la distanță mai apropiată prin sateliți, ne oferă date vizibile, care altfel n-ar putea fi disponibile; în lipsa lor, am fi obligați să ne limităm la mesajele obținute prin descompunerea luminii reflectate de aceste astre. Însăși poziția lor pe bolta cerească este stabilită, cu mai multă precizie, prin fotografii, iar hărțile obținute sunt mai exacte decât cele ale predecesorilor astronomilor noștri. Studierea lor și calculele matematice ale interacțiunilor mecanice reciproce au dus la descoperirea unor noi stele și planete, care au fost identificate ulterior cu ajutorul unor instrumente mai puternice.

Fotografiile cele mai interesante pentru noi sunt însă acelea în care noi înșine apărem în carne și oase, în anumite momente, după cum numele nostru, tipărit undeva, în ziare, în cărți sau în

enciclopedii, ne este cel mai scump. Fotografiile la munte, pe zăpadă, dar mai ales la mare şi, în ultima vreme, chiar sub apă, care redau diverse ipostaze ale noilor mele preocupări, au devenit, pentru mine, documente de înaltă valoare, la care ţineam şi pe care nu mai pridideam să le înmulţesc.

De fotografie, în genere, m-am ocupat încă de la vârsta de paisprezece ani, când tatăl meu a socotit potrivit să-mi acorde un premiu pentru luarea „micului bacalaureat“, adică a examenului de capacitate, care trebuia susţinut pentru trecerea de la gimnaziu la liceu, în cursul superior. Era un moment crucial şi o primă selecţie, care uşura clasele cursului superior şi încărca din abundenţă carul celor năpăstuiţi de răutatea profesorilor. Era deci justificată această recunoaştere a efortului meu la învăţătură, iar aparatul cu plăci de sticlă, format 9 pe 12, cumpărat la firma Muhos, din Lugoj, m-a introdus în arta fotografiei, pe care am practicat-o, cu multă pasiune, construindu-mi şi un laborator de developat, de copiat şi de mărit fotografii, pentru uzul meu personal, dar şi pentru servirea, contra cost, a colegilor mei. Au trecut mulţi ani şi abia pe vremea universităţii am putut să mă modernizez cu un Voightlander, cu rolfilm 6/9, după o încercare cu filmpac, tot 9 pe 12, dar care nu m-a satisfăcut, fiind şi prea costisitor. Acest aparat a durat până la sosirea fratelui meu, Jianu, în Italia, mai bine zis până când el s-a înzestrat, pe banii mei, cu alte aparate costisitoare, căci e uşor să cumperi când scoţi banii din buzunarul altuia, şi mi-a dat mie aparatul său vechi, Leica.

Ocupaţiile mele nu-mi dădeau mult răgaz să vizitez magazinele, pentru a mă pune la zi cu aparatele moderne, fără burduf, precum cele din trecut. Am fost silit să mă modernizez atunci când, împreună cu Zeno, i-am însoţit pe Jianu şi pe Flavia la Genova, unde trebuiau să se îmbarce pe un transatlantic, pentru a emigra în Uruguay, iar hoţii din port, specializaţi în deschiderea maşinilor, au dorit să-şi ia ca amintire tocmai aparatul meu fotografic, împreună cu aparatul de filmat Eumig, cumpărat în

anul 1947, în Austria, la Innsbruck. Mi-a părut rău după aparate, îndeosebi după cel de filmat, care era printre primele modele cu celulă fotoelectrică automată, dar mai ales după reportajul filmat şi fotografiat al plecării lui Jianu, care ar fi putut constitui un document util la întoarcerea lui, neprogramată, în Europa, sub aripa protectoare a fratelui mai mare, cu nevastă, copil, căţel şi purcel, care pentru el era motocicleta cu doi cilindri, de fabricaţie nemţească, bineînţeles, de mare calitate, pentru că el era sportiv de performanţă.

În anii preocupărilor mele marinăreşti şi pescăreşti, documentarea fotografică de cel mai mare interes pentru mine a fost cea subacvatică. Numai cine şi-a pus o mască, a luat un tub de respiraţie în gură şi a încălţat două labe de cauciuc, pentru a privi fundul mării, poate să-şi dea seama de frumuseţea peisajului subacvatic, care se adaptează, prin mimetism, automat, mediului înconjurător, a culorilor seducătoare şi a armoniei întregului bios. Dorinţa de a fixa astfel de imagini era atât de vie, încât n-am putut să mă opun tentaţiei de a cumpăra singurul aparat lansat pe piaţă, în acea vreme, capabil să fotografieze la adâncime, chiar cu lămpi flash, când se cobora la mai mult de doi metri, iar culorile începeau să modifice aspectul plantelor şi al animalelor, sub influenţa apelor mării, aspect care putea fi recăpătat printr-o iluminare puternică, cu un proiector. Faimoasa firmă germană Rolleiflex construise un aparat cu obiectivul de 3,5 milimetri, pentru care realizase o cutie de protecţie etanşă, din aluminiu, cu mânere şi aripi pentru stabilizare în apă. Totodată, un bliţ cu baterii şi lămpi, care putea să funcţioneze în apele mării. Deşi îl cumpărasem, nu l-am folosit niciodată şi este, şi astăzi, frumos ambalat, în pânza sa de protecţie, de culoare verde. M-am limitat să fotografiez când era soare, la mică adâncime. Existau unii amatori, deveniţi profesionişti, care făceau fotografii submarine splendide şi împodobeau cu ele cărţile care apăreau una după alta, într-o perioadă când sportul subacvatic era în plină expansiune.

Am folosit, în schimb, Rolleiflexul pentru fotografii pe uscat şi aş putea spune că, pentru reportaje, acesta a rămas şi astăzi neîntrecut. Germanii nu-l mai construiesc însă, iar modelul a fost copiat de japonezi şi se vinde la preţ foarte ridicat. Acest model a rămas un fel de Volkswagen al fotografiei, care a durat treizeci de ani. Acum l-am dat în dotare nepotului meu, Giovanni, electronist cu însărcinări de fotograf – tipograf şi reporter al casei, cu ocazia vizitelor. Face toate eforturile pentru a nu se depăşi pe sine însuşi, păstrându-şi liniştea şi felul blajin de a fi, plin însă de draci ascunşi, cu care amăgeşte buna-credinţă a oaspeţilor şi a noilor veniţi, care îi acordă simpatie şi încredere, până la prima păcăleală. Continuu să cred că nu mă va păcăli cu acest Rolleiflex, cu obişnuita motivare: *Ma zio, l'apparecchio non funziona! Io so fotografare!* Dar, unchiule, aparatul nu funcţionează! Eu ştiu să fotografiez!

– *Ma vai all'Inferno di Dante!* Dar du-te-n Infernul lui Dante!

– *Di chi, zio?* Al cui, unchiule?

– Al ăluia din Via Dante! Pentru el, Dante era un personaj necunoscut, pe care îl confunda cu strada din Milano, care ducea spre biserica românească.

Pasiunea cea mare o căpătasem însă pentru filmare cu aparate de opt milimetri, de mai multe mărci şi calităţi, căci, de îndată ce apărea un model nou, cu prestaţii deosebite, cu teleobiectiv sau unghi mare, îl cumpăram, completându-mi colecţia. Numărul lor depăşeşte, astăzi, duzina. Am filmat mult la suprafaţă, cu pasiunea pe care mi-o provoca folosirea filmului Kodakcrome, cu toate culorile atât de vii. În plus, peisajele Sardiniei, atât de înflorite, se pretau de minune la acest nou hobby. Nu lipseau nici personajele din prim-plan, îndeosebi Teresa, eu însumi, oaspeţii şi peştii, calmarii şi caracatiţele, cărora le dădeam mult mai mare atenţie decât chipurilor umane. Am fost nevoit să cumpăr şi un proiector, iar proiectoarele, la rândul lor, s-au multiplicat. Proiectarea unui film de cincisprezece metri, în trei minute, o fac

însă numai începătorii şi inexperţii sau cei leneşi, întrucît cei mai ocupaţi găsesc întotdeauna timp pentru hobbyul preferat. În cazul meu şi filmele s-au multiplicat, în aşa măsură încât, la sosirea nepotului de văr primar, Ion Drăgan, din Vucova – şi el tot Ion, pentru menţinerea dinastiei, devenit apoi, pentru unii, Giovanni, prin adaptare la mediu, iar de alţii flatat cu numele mai modern de Johnny –, am socotit că cel mai bine ar fi fost să-l iau ca secretar pentru hobbyurile mele. Dar un singur nepot s-a dovedit insuficient, fără a mai vorbi de faptul că nici multă bunăvoinţă nu avea şi se ocupa mai ales de hobbyurile sale, ca, de pildă, electronica, umplându-şi casa cu radiouri şi televizoare vechi, îngrămădite în aşteptare... începând cu ale mele, pentru repararea cărora tot făgăduieşte să-şi rezerve o vacanţă viitoare.

Pentru a fi demn de proiectat, un film trebuie să fie montat, iar pentru această operaţie este nevoie de un aparat special, dotat cu o manivelă şi cu un sistem de montaj. După tăiere, filmul era lipit cu soluţie, iar, mai târziu, cu scotch, prin a cărui folosire s-a evitat îmbătarea lucrătorilor de la montaj, cu soluţii otrăvitoare.

Au apărut tocmai în acei ani şi filme Ferrania, cu pistă magnetică pentru fixarea coloanei sonore, cu muzică şi comentarii, în care Teresa s-a lansat şi specializat în aşa măsură, încât ar fi putut să fie un concurent serios pentru maeştrii în sonorizare. Am ajuns să cumpărăm şi filme de desene animate, cu faimoasele personaje create de Walt Disney, spaniolul devenit american, creator al unei lumi fantastice, care instruieşte şi înveseleşte copiii, cu personaje ca Mickey Mouse, Papperino, Donald şi faimosul câine Pluto. După montare, Teresa realiza coloana sonoră, interpretând diverse roluri şi reproducând sunete diferite, cu ajutorul duşului din baie, al loviturilor date în cratiţe şi al altor surse sonore, inventate de ea ad-hoc.

Casa noastră devenise un laborator şi un refugiu, după o zi de muncă şi de gânduri grele. Prietenii de la Milano, care aveau copii, îi aduceau cu plăcere ca să vadă filmele noastre astfel

elaborate. Câştigasem încredere în noi înşine şi ne consideram cineaşti amatori, la un nivel peste medie. S-au adunat mii de metri de peliculă montată, prelucrată şi apoi frumos clasificată şi pusă într-un dulap, alături de toate instrumentele, aparatele şi accesoriile necesare, care, până la urmă, au ocupat o cameră întreagă. Pentru a completa această activitate cinematografică, trebuia să dăm titluri filmelor noastre. A început atunci o nouă activitate, de procurare a literelor, magnetice uneori, a hîrtiei de lipit, a desenelor artistice, pe care şeful serviciului de publicitate al societăţii ButanGas mi le executa, cu multă promptitudine, inspiraţie şi generozitate. Am găsit necesar să dăm şi un nume casei noastre de filme şi, dintre diversele propuneri, l-am ales, până la urmă, pe cel de Drăganfilm.

Casa cinematografică Drăganfilm, care lucra cu pelicule de opt milimetri, *double eight*, apoi *single eight* – model japonez introdus pe piaţă fără mare succes –, iar, mai târziu, *super eight* – model care a mărit cu cincizeci la sută suprafaţa utilă – a început să câştige prestigiu în ochii prietenilor şi ai copiilor mai răsăriţi, care, la rândul lor, au început să devină prietenii noştri. Printre ei se număra, în primul rând, Costantina, botezată astfel după numele meu, dat prin procură, cu unsprezece ani în urmă, nepoatei lui Diego Pianca, al cărui frate era directorul adjunct al Camerei de Comerţ din Como. Încrederea în noi înşine şi experienţele acumulate în urma vizionării efectelor produse, ne-au dat curajul să participăm la vizionarea filmelor prezentate la Festivalul filmului de amatori, organizat la Rapallo, la Hotel Excelsior, în primele zile ale lunii decembrie. Voiam să vedem producţia altor amatori, cu gândul că, într-o bună zi, vom prezenta şi noi, poate, filmele noastre, la un alt festival. Nu cunoşteam încă criteriile, dimensiunile, tematica, modalităţile de pregătire şi de prezentare a filmelor, iar acest prim contact cu cineaştii amatori era menit să ne familiarizeze cu lumea celei de a şaptea arte şi să ne deschidă, poate, noi perspective. Curând însă ne-am dat seama

că aceşti amatori erau, în realitate, la un pas de adevăratul profesionism, căci stăpâneau toate secretele acestei arte, chiar dacă lucrau numai în alb şi negru. Bineînţeles, filmele de şaisprezece milimetri aveau deja caracter profesional, iar autorii lor au devenit, curând, colaboratori permanenţi ai televiziunii.

În pauzele festivalului, am mai făcut nişte plimbări romantice pe ţărmul mării şi, trecând prin faţa unui magazin, pe o stradă în urcuş, am zărit un iaht de doisprezece metri, ce fusese lucrat frumos pe şantierul de la Chiavari, fapt care ne-a răsturnat complet toate planurile şi programele cinematografice.

12 octombrie, ziua naţională a Spaniei
21 de salve de tun, vizită la Esporlas
Lucru între orele 21-24
Fiesta de la hispanidad

Cineaști, aspiranți navigatori

Rapallo, Santa Margherita Ligure, Portofino sunt localităţi, în Golfo del Tigulio, protejate contra mistralului de Capo Portofino, pe Riviera di Levante. Aceste localităţi de vacanţă, pline de soare, se află la poalele unui munte, într-o poziţie încântătoare, cu o mare liniştită, propice pentru adăpostirea bărcilor sportive de toate dimensiunile. Ele sunt dominate de nişte păduri de pini marini, care se înfrăţesc, de obicei, cu stânca şi cu marea, iar în vale se întind poiene înflorite, între drumul înalt şi linia de construcţie a vilelor de vară. Există o luptă permanentă între cei interesaţi să construiască şi autorităţile care fac obstrucţie spre a apăra frumuseţile naturii şi a păstra echilibrul ecologic, deoarece betonul vatămă peisajul, chiar dacă este lăsat în culoarea sa naturală. Toată această coastă care începe la ieşirea din Genova este presărată cu diverse localităţi, începând cu Nervi şi continuând cu triada Sori, Recco şi Camogli, iar apoi cu Zoagli, Chiavari, Lavagna şi Sestri Levante. Noaptea, aceste aşezări par mărgăritare înşirate de-a lungul golfurilor albastre, nu o dată înspumate de talazurile ce vin pieziş dinspre larg. Mărgăritarele continuă de-a lungul ţărmului, dincolo de oraşul industrial-naval La Spezia şi până la Viareggio, unde peisajul se schimbă. Şoseaua se ridică pe culmi, coboară, şerpuieşte, oferind privelişti unice spre mare, mult mai frumoase decât cele de pe coasta franceză, în jurul căreia s-a făcut multă reclamă.

Demnă de reţinut pentru români este localitatea Deiva Marina, ce reaminteşte de oraşul nostru Deva. Ea se află la poalele Pasului Bracco, care leagă Liguria cu Toscana, având în partea opusă, în valea unui râu, localitatea Velva, care ne duce cu gândul la Vâlva Bihorului. Mai spre sud, în apropierea oraşului Grosseto, unde se îmbină Ţara Etruscilor cu Ţara Latinilor, există torentul Sovata, la mică distanţă de localitatea Munteano, ceea ce ne dă sentimentul că suntem acasă. Cine intră în orăşelul Rapallo, întâlneşte de îndată, în piaţa oraşului, în faţa mării, un monument-fântână, închinat unei caracatiţe enorme, care, dacă ar fi întâlnită în apă, ar pune pe fugă pe cel mai curajos pescar sau vânător submarin, înarmat cu arme puternice. Populaţia se dedică industriei turistice, în timpul verii, iar iarna – marinăriei sportive, în vederea întreţinerii a sute şi mii de ambarcaţii, care, de-a lungul tuturor coastelor Italiei, creează ocupaţii pentru mai mult de optzeci de mii de oameni. Pentru a folosi timp de câteva luni, vara, o ambarcaţie, eşti obligat să o îngrijeşti şi să o întreţii tot anul. Bărcile mari sunt lăsate pe apă, bine legate la ţărm sau la pontoanele lungi de câte o sută de metri, pentru a mări spaţiul de acostare. Bărcile cu pânze şi cu bulb mare sunt şi ele lăsate pe apă şi sună din catargele lor de lemn şi de oţel inoxidabil sau de aluminiu, văicărindu-se că stau legate şi nu pot răspunde la chemarea mării. Ele par nişte cai de rasă, care aşteaptă cu nerăbdare întrecerile la trap sau la galop. O ambarcaţie se conservă mult mai bine în apă, căci lemnul nu se desface din încheieturi, cum s-ar întâmpla dacă ar fi trasă pe uscat, la fel cum butoaiele, când sunt lăsate goale, fără lichid preţios, se usucă şi le sar doagele. Cu toate acestea, bărcile de o anumită dimensiune, îndeosebi cele moderne, făcute din placaj marin, sunt trase pe uscat şi păstrate în timpul iernii în hangare enorme, ca şi aeroplanele, iar la venirea primăverii, încep să fie curăţate, vopsite şi unse, pentru a fi apoi repuse în apă. Motoarele lor, încremenite după atâtea luni de repaus, sunt readuse la viaţă, dacă bateriile au

fost, între timp, bine întreţinute şi încărcate, căci abandonarea este moartea lor, ele arătându-şi metehnele în apă.

Un astfel de iaht, de doisprezece metri, se găsea tras pe uscat, alături de un hangar, la trecerea noastră pe drumul în urcuş, când ni s-a înfăţişat în toată splendoarea lui. Când l-am zărit, gândul meu şi al Teresei a zburat ca un fulger la *Tino*, care zăcea într-un hangar, în Sardinia, abandonat într-un colţ, alături de pintenul de fontă ce trebuia să-i redea echilibrul. Între o barcă de şapte metri – fie ea cu suprastructură, din cel mai bun şi mai greu lemn de mahon – şi una de doisprezece metri, cu cabine de dormit, salon, bucătărie, baie şi punte la prora există o deosebire strigătoare la cer. Fără a scoate un cuvânt, ne-am privit în ochi şi, iarăşi, ne-am întors privirile captivate spre iahtul cu două motoare, două elice şi un micuţ catarg înclinat. Am zăbovit mult, pentru a-l examina pe dinafară, în toate detaliile sale, căci era la picioarele noastre şi puteam să-l contemplăm de la diferite niveluri, drumul urcând în pantă, departe, în sus, dincolo de hangarul maritim de iarnă. După o bucată de vreme, ne-am hotărât, în sfârşit, să ne continuăm promenada, aşa că am reluat urcuşul. Oboseala ne dădea prilejul să ne oprim din vreme în vreme, spre a ne împărtăşi impresiile şi a face comentarii asupra acestei ambarcaţii, care se potrivea mult mai bine situaţiei şi nevoilor noastre. Încolţea în mintea noastră ideea şi dorinţa de a deveni proprietarii unui iaht, dar, pentru aceasta, aveam nevoie, ca în toate acţiunile noastre, de o justificare.

La întoarcerea la hotel, filmele ne-au părut mai puţin interesante şi chiar plictisitoare, cu veşnic aceleaşi subiecte, câtă vreme pentru noi subiectul cel nou devenise iahtul de doisprezece metri. Toată seara am vorbit doar despre el.

Anul următor era pentru mine foarte important, la fel ca acela al naşterii, întrucât se spune că la împlinirea celor patru decenii, începe o nouă viaţă, o a doua tinereţe. În prima tinereţe, nu avusesem multe satisfacţii, în afară de cele date de muncă, şi-mi

luasem prea puţine vacanţe, în raport cu cantitatea de muncă desfăşurată şi cu iniţiativele îndrăzneţe, de mare răspundere financiară. Totul începuse de la nimic, iar când investiţiile sunt acoperite numai prin acumulare, economie şi reţinerea dividendelor, pentru crearea de noi locuri de muncă, în diverse ţări, tensiunea este mare şi efortul şi răspunderea îţi iau liniştea şi te consumă înainte de vreme. Lipsa de la postul de comandă mi se părea că opreşte totul şi aceasta mă făcea să rămân pe loc, la Milano, să nu mă deplasez şi să renunţ la tot ceea ce putea constitui o destindere sau un divertisment. Nu eram constrâns de nimeni la o astfel de muncă şi la asemenea eforturi deosebite. Dar iniţiativele luate mă duceau la realizări care creşteau ca o avalanşă şi puneau stăpânire pe toată fiinţa şi pe toate gândurile mele. Începusem să simt neajunsuri la inimă şi la ficat, care mă îngrijorau. Nu făcusem niciodată un control general al sănătăţii, cum se obişnuieşte. Într-o zi, aflându-mă la Paris şi vorbindu-mi-se foarte bine despre un mare cardiolog român stabilit în Franţa, doctorul Cornel Meţianu, m-am hotărât să-l vizitez împreună cu Teresa. Ne-a primit foarte bine, prezentându-ne-o şi pe simpatica sa soţie, franţuzoaică de origine, care-l ajuta în profesia sa, iar apoi m-a supus unui control amănunţit şi a constatat că, structural, sistemul meu circulator era încă integru, dar, din punct de vedere funcţional, lăsa de dorit. Dacă aveam să continuu cu acelaşi ritm, în aceleaşi condiţii, mă sfătuia ca, peste doi ani, să-mi fac testamentul, căci va fi necesar. Dacă, în schimb, nu voiam să am parte de aceste consecinţe şi doream să am alte perspective, atunci trebuia să respect sfârşitul de săptămână, perioadele de odihnă din timpul sărbătorilor de iarnă şi de primăvară şi, mai ales, vacanţa de vară, când ar fi trebuit să-mi iau un concediu neîntrerupt, de cel puţin o lună de zile.

– Domnule doctor, dar mi se duce de râpă toată organizaţia economică pe care am creat-o şi munca mea de atâţia ani!

– Toţi credem că nimic nu se poate face fără noi. Amintiţi-vă însă că toţi suntem necesari, dar nici unul nu este indispensabil.

L-am privit lung şi am căzut pe gânduri, spunându-i:

– Domnule doctor, vă mulţumesc mult de tot pentru această consultaţie şi, mai ales, pentru sfaturile pe care mi le daţi, ca fiind cel mai bun medicament. Nu ştiu însă dacă voi putea să le urmez! După câte ştiu eu, n-a fost încă inventată maşina care să poată opri gândirea în loc, la comandă, când termini programul de lucru şi, mai ales, mintea mea, care s-a nărăvit de multă vreme să nu mai stea în repaus. Or, năravul din fire n-are înlocuire. Cred că toţi cei care fac o operă creatoare şi iau hotărâri de care depinde munca şi deci existenţa a sute sau chiar mii de oameni trăiesc obsedaţi de procese interioare, care nu-şi găsesc încheiere decât atunci când decizia este luată.

– Vezi dumneata la ce ţii mai mult! a adăugat, surâzând, doctorul Cornel Meţianu. La cariera de continuă afirmare, prin activităţi noi, în diferite ţări, sau la sănătate! Căci, până la urmă, nu avem resurse inepuizabile şi toţi trebuie să ne limităm.

– Am să mă gândesc, am să văd ce soluţie pot să găsesc! Oricum, m-aţi pus în grea dilemă.

În anul respectiv, am făcut primul pas – chiar mai mare decât cel recomandat – spre un nou mod de viaţă şi m-am stabilit pentru o perioadă în Sardinia, unde eram însă uşor de contactat, fiind mereu disponibil pentru chestiunile importante. La întoarcerea la Milano, am constatat cu mare surprindere că totul mergea ca pe roate şi lipsa mea nu pricinuise nici un dezastru. Mi-am dat seama, cu acel prilej, că, în cazul activităţilor desfăşurate cu ajutorul unei organizaţii ample, maşina, odată pusă bine în mişcare, continuă să funcţioneze în virtutea inerţiei. Secretul stă însă în alegerea colaboratorilor, marea ştiinţă constând nu în a face muncă executivă tu însuţi, ci în a-i determina pe alţii să lucreze bine, impunându-le o anumită conduită şi disciplină, precum şi respectul ierarhiei, mulţumindu-i, din punct de vedere material,

dar, mai ales, moral, dându-le puterea şi încrederea necesară. Şi, cu aceasta, răspundere. Nu există satisfacţie mai mare decât aceea de a putea să prezinţi, la sfârşit de an, rezultatele bune obţinute datorită iniţiativelor proprii şi a îndeplinirii sarcinilor care-ţi revin. Cu timpul, am înlocuit centralizarea excesivă, care a caracterizat prima fază a activităţilor mele, cu descentralizarea, în urma numirii unor directori – responsabili, pe sectoare sau pe societăţi şi sectoare, cărora, după instrucţiunile şi recomandările iniţiale, nu le mai îngăduiam să vină să se consulte cu mine, în prealabil, ci-i obligam să ia ei înşişi decizii, răspunzând în faţa mea abia după aceea. Orice consultare anterioară însemna o descărcare a răspunderii asupra mea şi, prin aceasta, o diminuare a atribuţiilor, a muncii şi a responsabilităţii fiecăruia. În felul acesta, am creat un sistem eficient, alegând oameni care s-au dovedit capabili, cu suficientă personalitate şi cu destul curaj în a-şi expune şi a-şi susţine propriile opinii, chiar atunci când acestea erau în contradicţie cu ale mele. Cei care spun întotdeauna „da“ nu sunt buni directori. Aceasta echivalează cu o anulare a gândirii proprii şi, într-un sistem lărgit, nu e bine ca numai unul să gândească, ci trebuie ca problemele să fie discutate în grup, cu competenţă, în contradictoriu, când este cazul. Sunt puţini cei care pot, prin vocaţie, instinct, intuiţie şi pregătire – căci fără şcoală şi experienţă nu se ajunge departe – să facă o analiză generală a activităţii, iar apoi să sintetizeze, în puţine puncte clare, rezultatele. Aveam obiceiul ca, după discuţii şi reuniuni importante, să dictez la sfârşit o notă scurtă, care concentra toate elementele esenţiale ale situaţiei din acel moment, iar, la urmă, direcţiile practice de acţiune.

Dată fiind această nouă experienţă, ce marca o etapă a maturităţii mele în domeniul gândirii economice şi ţinând seama şi de recomandările doctorului Meţianu, am socotit potrivit ca la aniversarea de anul viitor să-mi ofer o recompensă utilă sănătăţii: cumpărarea unui iaht care costa multe milioane. Era pentru prima

oară când îmi îngăduiam să dau o astfel de destinaţie unui capital care, în raport cu situaţia mea financiară, se pierdea în faldurile bilanţului. Dar ca o motivare imediată faţă de conştiinţa mea, pentru o astfel de „libertate“, îmi spuneam mie însumi şi Teresei că iahtul viitor putea să devină un mijloc potrivit pentru relaţiile publice, cum, mai târziu, s-a şi întâmplat. Eram fericiţi amândoi şi n-am pierdut timpul, spre a trece la fapte. Ne-am dus a doua zi la hangarul de la Rapallo, cerând permisiunea de a vedea mai îndeaproape iahtul care ne fascinase şi întrebând cine l-a construit. Ni s-a dat voie să-l vizităm şi, cu această ocazie, ne-am dat seama că era bine partajat, practic, frumos lucrat, dar îi lipsea la pupa un spaţiu în care să te poţi mişca, deoarece cabina din spate era mai înaltă şi nu lăsa decât jumătate de metru de punte. Era ca un câine frumos, de rasă, dar cu coada tăiată. Mai mult din instinct şi logică, fără să avem prea multă experienţă nici de constructori, nici de navigatori, ne-am dat seama că iahtului îi lipseau doi metri ca să fie întreg. În privinţa aceasta eram perfect de acord amândoi, Teresa şi cu mine, şi nu ne-am contrazis deloc.

Ni s-a spus numele constructorului şi adresa sa, la Chiavari, localitate situată la o aruncătură de băţ de Rapallo, unde am ajuns cu maşina într-un sfert de oră. Am făcut cunoştinţă cu directorul întreprinderii, cavalerul Negri, un bărbat la vreo cincizeci de ani, cu multă pricepere în materie. I-am spus că am fi interesaţi să cumpărăm un iaht de paisprezece metri, pe care el tocmai îl avea în construcţie pe şantier. Ne-a însoţit de îndată în atelierele şantierului, unde am văzut cinci iahturi, în diverse faze de construcţie, altă serie de cinci urmând a fi pusă în curând în lucru. Ne-am putut da seama de felul cum erau construite, după un sistem nou, fără chilă şi fără structuri interne solide şi grele. Era vorba de iahturi aşa-zise „planante“, care realizează o viteză foarte mare, sunt uşoare, iar la mare rea sunt expuse pericolului. Erau făcute din materiale rezistente, nu din scânduri de mahon şi de tec, înşurubate pe schelet, ci din placaje mari de 1 pe 2 metri,

foarte robuste, din lemn de acaju, de calitate marină, făcute cu răşini sintetice, supuse la mare presiune şi temperatură, pe care apa nu le afecta defel. Lemnăria internă era din pin obişnuit, iar pereţii interiori erau tot din placaj lustruit sau din melamină. Instalaţia electrică, cu fire învelite în plastic, era fixată direct pe corpul vasului. Totul foarte uşor, simplu, rapid, dar foarte frumos realizat. Motoarele erau la alegere, în funcţie de viteza dorită, iar consumul lor de motorină era, în genere, de 180 grame cal/oră.

Domnul Negri ne-a spus preţurile şi termenele de livrare, care erau destul de îndepărtate, deoarece clienţii erau destui şi cererile insistente. Ne-a dat nişte prospecte şi chiar un plan general al iahtului. I-am mulţumit, rămânând să ne gândim şi să-i comunicăm hotărârea pe care aveam s-o luăm.

Constructorii primesc multe asemenea vizite, cărora nu le dau prea mare importanţă, căci, vorba scripturilor, mulţi chemaţi, puţini aleşi, adică mulţi vizitatori, puţini cumpărători. Pentru noi însă vizita aceasta a fost un eveniment, o lecţie, căci începeam să ne familiarizăm cu construcţia iahturilor, să cunoaştem categoriile şi performanţele lor şi tot ceea ce avea legătură cu această activitate de *cruising,* termen importat din America, o dată cu primii *cruisers,* cum sunt numite, peste ocean, iahturile cu motoare, fără pânze. Mai sunt numite şi Cris-Kraft, după marca cea mai cunoscută, care le-a creat şi o faimă mondială.

Plecasem la Rapallo ca cineaşti amatori şi ne întorceam de la Chiavari cu fantezia înaripată de nave şi de navigaţie.

Drago dei Mari

Semenele iernii, ploaia şi lapoviţa, spălau *fog*-ul (ceaţa) şi smogul, în balcoanele mari ale faţadei. Spre deosebire de toate casele din lume, palatul nou, modern, din Piaţeta Bossi, din Milano, unde ne mutaserăm încă din luna februarie, fusese gândit de arhitect cu faţada principală spre curte. În continuarea grădinii noastre (unde aveam un mierloi cântăreţ) se afla grădina mare, cu arbori verzi, a Cercului Nobililor. Pe deasupra caselor şi a cupolei principalei galerii a oraşului, se vedea turla Domului, cu *Madonnina* îmbrăcată în aur. Înspre stradă, în schimb, dădeau ferestrele încăperilor de serviciu, ale bucătăriei, băii şi camerei de locuit a personalului. La intrare, aveam o poartă enormă, cu bare de fier care, la răsucirea cheii, se punea automat în mişcare şi se înfundau în pământ. Sub curtea palatului erau garajele, unde maşina Cadillac, de culoare neagră, cumpărată şi ţinută la Roma mulţi ani, pentru întreţinerea relaţiilor publice şi amicale stabilite cu mulţi membri ai guvernelor care se perindaseră la cârma Italiei, abia pătrundea prin galeria de beton armat, îndreptându-se spre boxă.

Salonul enorm al apartamentului, de forma literei „L“, avea mai multe colţuri, cu grupuri de fotolii. La intrarea mare, de cristal, rezervasem loc pentru un pian Steinway, iar în partea opusă se afla o mare încăpere legată de salon, ce forma piciorul literei „L“. Aici era prânzitorul, cu masă şi scaune pentru

douăsprezece persoane şi un cămin foarte frumos, placat cu lemn negru, de palisandru, la fel ca peretele principal, căptuşit cu lemnărie lăcuită în stil chinezesc.

Ceilalţi pereţi erau căptuşiţi cu pânză mercerizată, în cute, de culoarea alunelor, iar parchetul, cu desene speciale, era de culoarea nucului, fiind acoperit, aproape în întregime, cu covoare moderne, cu fire lungi, ca blana. Pentru a completa ambianţa, arhitectul Emilio De Silva, care mobilase toată casa cu mobilă executată la comandă după desenele sale, socotise potrivit să acopere peretele principal al salonului, care se vedea chiar de la intrare, cu un panou lung de vreo opt metri. Pe o jumătate din acesta erau reprezentate costume naţionale româneşti, din diverse regiuni, iar pe cealaltă – jumătate costume naţionale din diverse părţi ale Italiei. El a pus în toate mult suflet şi gust, întrucât ţinea foarte mult la mine, ca de altfel şi fratele său mai mare, şi el arhitect-decorator şi desenator de mobile.

În această ambianţă modernă, practică şi de un gust ales, necesară unui şef al mai multor întreprinderi importante, cu numeroase perspective de viitor, pentru cultivarea relaţiilor publice şi sociale, căci *business oblige,* după cum spune expresia din timpurile moderne, înlocuind-o pe cea folosită altădată – *noblesse oblige* (pe nobili îi aveam oricum alături).

Printre relaţiile sociale stabilite se numărau şi acelea cu diverşi miniştri şi miniştri subsecretari de stat, pe care, chiar dacă la ei acasă erau mai puţin exigenţi, căci aşa cere etica politică, la mine nu-i puteam primi decât în condiţii deosebite. Şi apoi, la urma urmei, şi mie îmi făcea plăcere să locuiesc într-o casă luxoasă, să am bucătăreasă, să fiu servit de un valet, cu jachetă albă şi mănuşi şi să am şofer la dispoziţie. Pentru ca alţii să-ţi poarte respect şi să aibă consideraţie pentru tine, trebuie, înainte de toate, să ai tu însuţi consideraţie şi respect pentru tine. Iată de ce achiziţionarea unui iaht modern, de tip american, nu făcea decât să completeze standardul meu de viaţă, la care, chiar

dacă cineva nu aspiră din orgoliu, societatea şi businessul îl obligă să ajungă.

De altfel, peste şase luni, cu ocazia sărbătoririi aniversării mele, am primit deplina confirmare a acestui mod de a gândi. Îl invitasem, pentru încheierea unui business mare, pe lordul Sir Oliver Duncan, cu o avere de cincizeci de milioane de dolari, păstrată în bani lichizi, uşor lichefiabili, sau investită în titluri. Seara, în cursul unei recepţii la mine acasă, acesta m-a întrebat:

– *Mister Dragan, where do you keep your yacht?* Domnule Drăgan, unde-ţi ţii iahtul?

Întrebarea m-a surprins, căci nu mă aşteptam ca, vorbind despre afaceri, să mă întrebe unde-mi ţin iahtul, ca şi când acesta ar fi fost indispensabil pentru buna reuşită a acestora. Şi totuşi el exprima un adevăr, un etalon, o realitate.

– *Well, Sir Oliver, it is not in the water, it is still in the shipyard, under construction.* Ei bine, Sir Oliver, nu este pe apă, ci se află încă pe şantier, în construcţie.

A doua zi, m-am grăbit ca, în drum spre stabilimentul ButanGas-ului, împreună cu Sir Oliver Duncan, cu avocatul marchiz Georges de Berea şi cu consilierul Pellegrini, să mă abat pe la şantierul Granchi, spre a-i arăta, construit pe trei sferturi, viitorul meu iaht, *Drago dei Mari.*

Dar să povestesc cum am ajuns la decizia de a-l construi. La întoarcerea de la Chiavari, în serile care au urmat acasă în Piaţeta Bossi, tema discuţiilor a fost iahtul. Oferta de la domnul Negri, din Chiavari, întârzia să sosească. Poate el nu credea că eram sincer interesaţi de construcţiile sale şi poate nici nu-i dădusem motive să se încreadă în noi, când observasem felul în care se construiau aceste ambarcaţii, cu prora plană.

Ştiam că mării trebuie să i se acorde multă consideraţie, tratând-o cu prudenţă şi, pentru siguranţa mea personală, socoteam că e mai nimerit şi mai comod să construiesc un iaht clasic, care să taie undele cu prora, şi să asigure, cu corpul său

bine înfipt în mare, stabilitatea în cursul navigaţiei şi, mai ales, pe timp de furtună. Ca atare, sfătuindu-mă cu Teresa, care-mi transmisese pasiunea şi chemarea mării, m-am adresat altor constructori. N-am zăbovit mult, deoarece chiar la Milano se afla şantierul Granchi. Proprietarul se trăgea dintr-o familie de constructori navali, iar fratele său avea pe lacul Como un şantier pentru ambarcaţii lacustre. L-am contactat şi mi-am exprimat dorinţa de a comanda o ambarcaţie de 14 metri, sigură (viaţa noastră neavând preţ), iar el mi-a dat toate explicaţiile şi, la puţin timp după aceea, mi-a oferit şi câteva planuri generale ale unor iahturi sportive.

Vacanţa la munte din iarna acelui an am dedicat-o mai puţin schiatului şi, aproape în exclusivitate, modificării proiectului viitorului iaht, căutând soluţii pentru prelungirea corpului său cu doi metri. Iahtul proiectat a căpătat, încă înainte de a se naşte, numele de *Drăganul Mărilor.* Avea dimensiunile corăbiilor lui Cristofor Columb, *Niña, Pinta* şi *Santa Maria,* care traversaseră Atlanticul şi trecuseră prin mai multe furtuni şi uragane. În entuziasmul meu de navigator începător, căutam să-mi imaginez călătorii intercontinentale, cu numeroase peripeţii, în care aş fi înfruntat, poate, şi piraţi şi care m-ar fi purtat pe coastele de est ale Africii, în Marea Roşie, apoi în Oceanul Indian, prin faţa Sudanului, Etiopiei şi Mozambicului, până la Cape Town. Mă sfiam însă să vorbesc despre aceste proiecte, chiar şi în casă, cu ai mei.

S-a ajuns, în sfârşit, la un plan privind împărţirea interiorului, potrivit nevoilor şi gusturilor noastre, aşa că trebuia să ne decidem şi să dăm comandă pentru construirea iahtului. Domnul Granchi, pe atunci în lipsă de lucru, aştepta cu nerăbdare. Pentru el era o onoare şi o realizare deosebită, căci nu mai construise ambarcaţii de astfel de dimensiuni.

Desigur, iahtul nostru putea să devină o operă de referinţă pentru întreprinderea sa. Era tânăr, avea doar patruzeci şi opt de

ani, instalase o parte a șantierului pe un teren al primăriei din Milano, iar altă parte pe un teren al căilor ferate, la curbura care întretaie drumul spre aeroportul Linate.

Problema cea mai importantă era finanțarea. Era nevoie să se procure lemnul necesar pentru structura scheletului, din gorun masiv, și a corpului propriu-zis, alcătuit din scânduri lungi de mahon, de 7 milimetri grosime, încrucișate și izolate printr-o pânză impermeabilă și acoperite apoi de alte scânduri, tot de mahon, de 25 milimetri grosime, așezate în linie orizontală, de la prora la pupa.

Prețul convenit se referea la întreaga structură de lemn, câtă vreme partea metalică și mecanică urma s-o procur eu, de la alți furnizori de materiale nautice. Forma oțelurilor suedeze mi-a îndreptat privirea spre firma Scania Vabis, cunoscută în Europa pentru motoarele sale diesel pentru camioane, din care realizase și versiunea pentru marină. M-am pus repede de acord cu reprezentantul de la Milano al firmei și am dat comandă, cu rugămintea ca livrarea să fie făcută la timp. Aveam iluzia că iahtul putea fi terminat chiar în vara acelui an, când împlineam vârsta celei de-a doua tinereți, mai ales că Granchi se angajase personal în acest sens și toți lucrau cu mare tragere de inimă. Bucuriile se plătesc însă, întotdeauna, scump. Cu banii anticipați, domnul Granchi a cumpărat lemnul necesar, care îmi aparținea. Nenorocirea a făcut însă ca el să se îmbolnăvească rău de rinichi și să moară la scurt timp după aceea, iar întreprinderea să dea faliment, datoriile șantierului depășind activul. Ca atare, construcția navei mele a rămas la jumătate.

Tribunalul a numit un comisar cu puteri depline asupra șantierului și asupra materialelor, inclusiv asupra bărcii mele, și, deși lemnăria sa fusese cumpărată cu facturi separate, nu a putut fi scoasă din masa falimentară. Tratativele duse prin avocați cu comisarul falimentului n-au folosit la nimic. Comisarul a propus atunci ca șantierul să-mi fie cedat mie, în baza unui contract de închiriere pe cinci ani, cu plata anticipată a chiriei, spre a putea satisface cererile creditorilor.

N-aveam altă soluție de a ieși din această capcană în care căzusem și m-am trezit, dintr-o dată, fără voia mea, titular al unui șantier de construcții de bărci, dar eu nu eram calificat pentru asemenea activități. Am acceptat, așadar, oferta lui Giovanni Granchi, fratele celui decedat, de a supraveghea lucrările de pe șantier. El ne-a furnizat unele materiale pentru pereții despărțitori ai cabinelor, iar prin domnul Scarpa de la Veneția, care mi-l vânduse pe *Tino,* am putut găsi și angaja muncitori calificați, care au continuat construcția, terminând-o abia în anul următor, în luna august, dar fără finisări. Nu montaseră nici ușile, așa că, în locul lor, foloseam niște draperii grele.

Șantierul a fost pus la grea încercare, atunci când a trebuit să transporte acest corp de navă unic, cu un trailer special. Din pricina înălțimii, iahtul nu putea să treacă pe sub podurile autostrăzilor. Am convenit să montăm suprastructura și cabina timoneriei mai târziu, ele fiind făcute dintr-o singură bucată, ca un fagure. Barca și timoneria au fost montate pe cel mai jos trailer disponibil și, chiar în preajma sărbătorii naționale a Italiei, *Ferragosto,* când încep vacanțele, *Drago dei Mari* a trecut pe sub poduri, cu o limită de siguranță de 10 centimetri, și a ajuns cu bine la Genova. Nava născândă a avut de la început cinstea de a fi fotografiată și filmată, fiind cea mai mare piesă transportată, la acea dată, pe autostrăzile Italiei.

Odată sosit la Genova, iahtul de 16 metri a fost ridicat, ca o jucărie, cu o macara, și depus în apă, lângă chei. Printr-o a doua mișcare, macaraua a ridicat și a așezat la locul ei timoneria, pentru a fi legată de corpul navei.

De ziua națională nu s-a lucrat, dar noi am rămas de pază la Genova, la hotel, și am asistat la încheierea pregătirilor, care au constat, în primul rând, în fixarea tuburilor de oțel prin care coborau lanțurile celor două ancore, una folosită permanent,

cealaltă de rezervă. Datorită formei sinuoase a iahtului, operaţia a cerut timp şi multă şlefuire.

După câteva zile de aşteptare înfrigurată (deşi era vară şi căldura în toi) am început să ne petrecem timpul între hotel, restaurant şi port. Totodată, îi ţineam companie Teresei, când primea invitaţi. În acele zile, prima ei invitată a fost Silvana Tallacchini. După îmbarcarea celor două bărci auxiliare (una din lemn uşor, cealaltă din plastic – un catamaran cu motor fix, o noutate, pe atunci, care oferea mare siguranţă) ne-am pus în marş, în prima croazieră, de la Genova la Portofino.

Bineînţeles, întregul personal de la ButanGas era preocupat de surprizele pe care ar fi putut să le aibă şeful său şi, pentru a evita eventuale pericole, a decis să angajeze, în serviciul meu, un fost ofiţer, care lucrase pe o navă ce transporta trunchiuri de acaju şi tec, un brav lup de mare, care voia să-şi schimbe ocupaţia şi s-o înnobileze.

Am descins la Portofino, în port, şi întâmplarea a făcut să-l întâlnim, într-un restaurant faimos, pe constructorul de la Chiavari, *cavaliere* Negri, care mi-a vizitat iahtul, cu totul diferit de construcţiile uşoare, dar rapide. La desert, prăjitura cu glazură era să-i dărâme prestigiul faţă de tânăra doamnă care se afla în faţa lui şi părea să-l fi vrăjit.

Din păcate, probele nu au fost concludente şi suficiente, astfel încât *Drago dei Mari* a mai avut de aşteptat un an, pentru a încorona, ca un cadou binemeritat, aniversarea celei de-a doua tinereţi a comandantului.

Aniversarea

Pentru oricine, aniversarea începerii celei de-a doua tinereţi este un moment important din viaţă şi din carieră, o carieră începută de mine printre străini şi fără nici un capital, decât cele trei mii de lire luate cu împrumut de la Casa dello Studente, la terminarea bursei de cinci mii de lire pe an. Bursa a fost completată, spre sfârşitul studiilor, de către Direcţia Relaţiilor Culturale cu Străinătatea a Ministerului de Externe şi de mine însumi, cu ce câştigam cu traducerea, până la orele înaintate ale nopţii, a unor articole apărute în presa albaneză şi în revista *Tempo*, publicată de Mondadori, care apărea şi în ediţie românească.

Străbătusem un drum lung, prin strădanii şi eforturi deosebite, dar, fără muncă şi sacrificii, nici măcar mana cerească, dăruită poporului ales, nu cade din cer. Acest popor a suferit mult în pustietate înainte de a ajunge la ţara visată. N-am avut nici un ajutor din partea nimănui şi nici un unchi din America (*zio Tom*, cum spun italienii) nu mi-a trimis dolari. Capitalul meu cel mai mare erau fantezia, imaginaţia, puterea de asociere pentru perceperea nevoilor pieţei, a posibilităţilor de a le satisface şi a celor de a transfera bunurile, de la producţie la consum. Simţul realităţii este, la rândul său, un dar de a vedea lucrurile în profunzime şi în esenţa lor, ca şi puterea de sinteză a situaţiilor, fără a te pierde în detalii, care vor fi precizate mai târziu, într-un al doilea moment.

Când, la întâlnirea cu colegii de liceu, organizată la cererea profesorului nostru, Aurel Pitu, acesta a cerut „raportul“ fiecăruia asupra propriilor realizări, a reuşitei în viaţă şi în profesie, premiantul permanent al clasei, Valeriu Degan, s-a grăbit să adauge, la terminarea cuvântului meu:

– Da, ai făcut multe, deşi erai printre cei de mijloc în clasă. În viaţă ai devenit primul dintre noi şi aceasta numai pentru că ai avut noroc!

– Da, domnule profesor şi dragi colegi, dar mulţi m-au întrebat: „Ce este norocul?“

Există multe definiţii, dar una dintre ele spune că norocul se datorează nu atât coincidenţelor întâmplătoare, cât mai ales puterii de a vedea mai profund şi mai departe ceea ce alţii nu văd.

Norocul pluteşte în aer pentru toţi şi orice minte abilă ar putea să-l prindă, ca pe o frunză căzută din pom, în bătaia vântului. Dar puţini văd frunza şi încă mai puţini întind mâna la timp şi reuşesc s-o prindă. Aşa a fost reprezentat grafic norocul, într-o reclamă de pe autostrăzile Italiei, pentru lansarea unei loterii. Natural că succesul trezeşte invidii, care duc la sentimente şi la acţiuni urâte şi josnice în Europa şi, mai ales, în spaţiul tracic, după cum remarca, încă din Antichitate, Herodot, susţinând că, dacă ar fi uniţi, tracii ar fi de neînvins. Din păcate, şi astăzi, suprema dorinţă a românilor invidioşi este să moară capra vecinului. Românii, dezbinaţi în momentele de restrişte, nu pot constitui o adevărată putere, după cum se vede şi în cursul evenimentelor actuale.

În America, în schimb, succesul este admirat şi dat ca exemplu, din dorinţa şi cu imboldul de a realiza acelaşi lucru, ba chiar mai mult. Tocmai această atitudine democratică a omului modern contribuie la bunăstarea economică şi la stabilirea piramidei sociale, cu premierea celor mai reuşite iniţiative şi activităţi. Aceasta este diferenţa fundamentală între Europa şi America, iar, mai nou, această mentalitate democratică începe să se manifeste şi în Japonia şi Germania.

Bineînţeles, acţiunile celor invidioşi şi răuvoitori produc amărăciune în sufletul celor realizaţi, care nu trebuie să se lase copleşiţi, ci să reacţioneze, să se apere, cea mai bună apărare fiind atacul.

Într-una din vacanţele petrecute la munte, l-am cunoscut pe marele Giuseppe Pella, din Partidul Democrat Creştin, fost prim-ministru al Italiei şi de opt ori ministru de Externe şi de Finanţe. După ce ne-am împrietenit, i-am împărtăşit multiplele mele sentimente de amărăciune, iar el m-a consolat şi m-a îmbărbătat spunându-mi:

– Dragă Drăgane, nu te mâhni, nu te preocupa, mergi înainte şi nu uita că, cu cât turnul este mai înalt, umbra lui este mai lungă, iar în această umbră se găsesc toţi invidioşii, nemulţumiţii, nereuşiţii, faliţii şi, ca atare, cei răuvoitori.

Am avut cinstea să-l cunosc, prin prieteni şi cunoscuţi comuni, pe Leopoldo Rubinacco, din Napoli, titularul Ministerului Muncii.

Într-o împrejurare, la Roma, am luat masa împreună, după ce îl preluasem de la minister cu maşina mea de reprezentanţă, Cadillac, cu mare capacitate cilindrică şi cu mare valoare istorică astăzi, ca piesă de muzeu perfect funcţională, construită în 1947.

Ca napolitan, avea înţelegere pentru cei care reuşiseră în viaţă şi două referinţe despre mine: ştia că eram prieten cu ministrul subsecretar de stat, Dino del Bo (căruia îi facilitasem cariera ministerială) şi că aveam în construcţie, la Napoli, un stabiliment al ButanGas-ului, care urma să contribuie la dezvoltarea industriei petrochimice din localitate. Reuşitele mele îl bucurau cu adevărat.

Dar cel care s-a bucurat cel mai mult pentru succesul meu şi mi-a acordat prietenia sa a fost Giuseppe Brusasca, ministrul Spectacolului, care lucra la Preşedinţia Consiliului de Miniştri şi a

fost apoi ministru – adjunct la Externe, timp de zece ani, având misiunea de a transforma Somalia din colonie italiană în stat independent, care urma să primească ajutoare din partea Italiei. Şi astăzi Somalia este filoitaliană şi regretă lipsa prezenţei italiene, căci Italia nu a făcut operă de exploatare în Africa, ci mai degrabă de investiţie şi de progres.

L-am cunoscut pe Giuseppe Brusasca prin Anna Jemma, sora prietenului şi colaboratorului meu, Antonio Jemma, de la Roma.

Legătura indirectă cu el se făcuse prin Ministerul Spectacolului, de la care a primit contribuţii financiare pentru spectacolele date în provincie tenorul român Spătaru, asfixiat de o muscă melomană, în timpul unei reprezentaţii. Octavian Roşu, bănăţeanul tuciuriu, păstra, de asemenea, legături strânse cu Ministerul Spectacolului.

Brusasca nu ascundea simpatia şi preţuirea ce le avea pentru mine. El a apreciat cariera mea în ascensiune şi, după un timp, a devenit avocat-consilier al grupului meu. Era un om cu totul deosebit, iar în timpul Celui de Al Doilea Război Mondial fusese vicepreşedintele Frontului Partizanilor Voluntari, combatanţi pentru libertate, condus de Giuseppe Parri, devenit, mai târziu, prim-ministru. Trecuse prin multe pericole, date fiind legăturile sale cu generalul Cadorna şi cu colaboratorii săi. Nici un alt fost partizan nu avea, probabil, un trecut istoric atât de bogat ca al lui. Dusese şi tratative pentru ca Benito Mussolini să fie predat democraţilor-creştini; din păcate, acestea au eşuat, iar liderul fascist a fost ucis, fără judecată, de către partizanii comunişti.

Brusasca stabilise legături puternice şi cu marele Alcide de Gasperi, care, prin cele opt guverne ale sale, a redresat situaţia economică şi politică a Italiei înfrânte în Cel de Al Doilea Război Mondial, redându-i prestigiul. De Gasperi i-a acordat deplină încredere lui Brusasca, pe care l-a trimis, ca reprezentant al Italiei, în 72 de ţări, pentru a marca prezenţa şi bunăvoinţa ţării sale, la încheierea Tratatului de Pace, precum şi în vederea restabilirii legăturilor diplomatice şi de schimburi.

Legătura între mine şi Brusasca s-a întărit şi în urma participării mele la exhumarea a cincisprezece foşti partizani, ţărani din comuna sa natală, Casale Monferrato, din Piemonte, ucişi de trupele germane în retragere. Am luat cuvântul la funeraliile solemne, cuvenite unor eroi, aducând un salut din partea neamului din care mă trag, năpăstuit el însuşi de ocupanţii străini, şi elogiindu-i pe eroii căzuţi pentru libertate. Mi-am compus alocuţiunea într-o limbă neolatină, aşa cum se înfăţişa aceasta pe la anul 1000, limbă asemănătoare şi cu italiana, şi cu româna.

Consecinţa a fost o interpelare în parlament, adresată ministrului de Interne: cum de un deputat italian, ministru, dăduse unui „refugiat" (deşi eu refugiat nu eram, venisem în Italia cu o bursă din partea Institutului Italian de Cultură, cu acte în regulă) cuvântul, la o asemenea aniversare? Interpelarea făcută de deputatul comunist a rămas însă fără nici un ecou.

Activitatea mea în sprijinul ideii europene, iniţiată în anul 1949, şi publicarea Buletinului European (începând din martie 1950) l-au entuziasmat pe prietenul Giuseppe Brusasca. Am ajuns chiar să compunem împreună versurile pentru „Imnul Europei", pe care maestrul Nello Manzatti s-a oferit să le pună pe muzică, folosind o veche arie compusă de el, în timpurile sale de glorie. Am publicat acest imn – însoţit de un desen frumos, realizat de către De Silva –, ca omagiu postum, cu ocazia morţii premature a marelui politician italian Alcide de Gasperi. Am devenit, astfel, creator de versuri, în colaborare.

Tot prieteniei cu Brusasca datorez şi faptul de a fi fost propus ca membru al societăţii internaţionale Rotary Club şi de a fi fost acceptat apoi în clubul de la Roma al acesteia, cel mai prestigios, înfiinţat în anul 1926, fiind cel dintâi club italian.

Cred că am mai cunoscut şi alţi miniştri, în afară de Alcide de Gasperi şi de secretarul său, Giulio Andreotti. Cel care mi-a

rămas mai apropiat şi de care am fost mai legat, datorită intereselor culturale comune, a fost Giuseppe Pella, pe care l-am avut ca oaspete, împreună cu soţia sa, în vila mea din Palma de Mallorca. Mai târziu, unica sa fiică a petrecut o vară întreagă în croazieră cu noi.

Cu ocazia împlinirii a patruzeci de ani de viaţă am organizat o mare petrecere, în stil modern, la care au participat, printre alţii, Giuseppe Brusasca, Anna Jemma şi profesorul meu, Giorgio del Vecchio, de care am fost legat întreaga viaţă printr-o constantă şi strânsă afecţiune.

Printre invitaţi s-au numărat şi directorii marilor bănci cu care lucram, respectiv directorul general al Banco di Roma, Giuseppe Caruso, precum şi directorul însărcinat de aceasta să ţină legăturile cu societatea în plină dezvoltare, ButanGas, Augusto Rossetti, care a venit cu soţia sa, Wanda. Au mai fost şi alţi directori, de la Banca Commerciale Italiana şi de la alte bănci de interes naţional, căci, cum se ştie, optzeci la sută din sectorul bancar este deţinut de stat, prin acţiunile pe care acesta le posedă. De la Banca Naţională a Agriculturii a venit directorul Willy, născut în România, la Brăila, şi căsătorit cu o ploieşteancă, republicană.

La o astfel de sărbătorire nu puteau lipsi principalii furnizori de butelii, aparate şi rezervoare, care îmi acordau credite până la patru ani, în baza poliţelor emise, reînnoite apoi la scadenţă. Cel mai important dintre aceştia a fost Merloni. Unul dintre fiii săi a fost ales deputat, căci industriaşii trebuie să fie prezenţi în parlament şi în politică şi nu pot fi înlocuiţi prin tehnocraţi, cu experienţă redusă şi slabe realizări economice. Puşi la încercare, majoritatea acestora din urmă s-au dovedit a fi falimentari.

De aspectul artistic al sărbătoririi mele s-a ocupat conaţionalul meu, maestrul Nello Manzatti, căruia i-am oferit o ocupaţie, căci nu izbutise să se realizeze în străinătate.

Spectacolul omagial s-a desfăşurat la Drago Club, un amfiteatru creat în acest scop în incinta de cinci hectare a stabilimentului ButanGas din Milano, la Taliedo. Sala, dotată cu scenă şi amplificatoare, era decorată festiv şi în ea mai dăinuiau unele pancarte cu saluturi de bun venit adresate mamei, la reîntoarcerea sa în Italia, după multe greutăţi, depăşite în urma intervenţiilor guvernamentale pe lângă autorităţile comuniste din Bucureşti.

S-au ţinut discursurile de rigoare. Am ascultat cu bucurie salutul şi urările muncitorilor, ale funcţionarilor, ale profesorului meu, Giorgio del Vecchio, frumoasele expresii de preţuire şi elogiile din partea lui Giuseppe Brusasca, care a subliniat importanţa activităţii mele, pe plan politic şi social, socotind binevenit efortul de a crea noi locuri de muncă, într-o Italie bântuită de şomaj. El prevedea, încă de pe atunci, opera socială pe care aveam s-o realizez şi binefacerile sale, răsfrânte asupra economiei domestice; mă refer, bineînţeles, la introducerea pe piaţa italiană a gazelor lichefiate de petrol, o energie care avea să ducă la progresul naţional.

A urmat programul festiv, constând în cântece acompaniate la pian de maestrul Manzatti. N-a lipsit nici vocea sa, care semăna cu vocea copiilor castraţi de la Viena. Un omagiu deosebit am primit din partea unei prietene, Isa, care m-a încântat cu un cântec prezentat, în prealabil, la Radio Italia, cu ocazia difuzării operetei *Cavallino bianco,* sub direcţia unchiului ei. Un mare succes a avut şi piticul Robi, care întruchipa personajul lui Gâgă, în versiune italiană, şi care a emis nişte „panseuri“ demne de orice băiat „de familie proastă“, de la periferia Bucureştilor de altădată. În felul acesta a fost prezentă România în acest cadru, căci ţara nu trebuie uitată nicăieri, în nici o manifestare europeană, ea fiind parte integrantă a continentului nostru.

După încheierea programului artistic, care a creat bună dispoziţie, datorită, în special, glumelor nesărate ale lui Gâgă, cu

înţepături mai ales la adresa mea, a urmat o recepţie cu dansuri, într-o înfrăţire generală a oamenilor de toate clasele şi nivelurile.

Drago Club şi-a îndeplinit misiunea de loc ideal pentru întâlnirea colectivului nostru, în timp ce premiul cuvenit sărbătoritului avea să mai întârzie un an de zile.

Marea fără iaht

O dată cu aniversarea începea şi solstiţiul de vară şi, cu acesta, perioada vacanţelor care, în genere, erau proiectate la mare. Era epoca publicităţii intense pentru soare, pentru plajele cu nisipuri fine şi înfierbântate şi pentru marea binefăcătoare pielii şi sănătăţii, cu aerosoli naturali care acoperă suprafaţa marină şi ţărmurile şlefuite de mişcarea perpetuă a valurilor.

Iahtul, atât de aşteptat, nu era disponibil, ci continua să creeze probleme juridice şi tehnice, dar de mare te poţi bucura şi fără acest instrument prestigios. Poţi merge oricum la mare, poţi naviga şi pescui, ba chiar mai uşor, căci iahturile nu se pretează la acest sport, care cere o barcă, spre a fi mai aproape de suprafaţa mării, mai ales în cazul pescuitului cu undiţa de adâncime, când trebuie lăsat în urma bărcii un fir lung, cu mai multe cârlige, şi o pană albă la capăt, care, în mişcare, seamănă cu un peştişor pe fugă şi atrage peştii mai mari, răpitori.

În timpul completării construcţiei lui *Drago dei Mari,* Giovanni Granchi m-a convins să cumpăr o barcă de şapte metri, construită după un model al său, din fâşii subţiri de mahon, legate între ele prin nituri de aramă. Este de necrezut cum construcţia rămâne, astfel, etanşă şi nu lasă să pătrundă apa înăuntru. Deşi ambarcaţia fusese realizată pentru navigaţia pe lacuri, ea a dat rezultate bune şi pe mare, unde a înfruntat valuri de forţa 3, bine încărcată cu vreo sută cincizeci de kilograme de „materiale“:

marinarul solid Bruno şi încă doi belgieni, Brognon şi directorul financiar, Laurent, de la Petrofina, din Bruxelles, care cântărea, el singur, peste o sută douăzeci de kilograme.

Am dotat ambarcaţia cu un motor Evinrude de 7,5 cai-putere, care asigura ridicarea unei vele auxiliare, utilă atunci când filtrul de benzină, din aluminiu poros, se îmbâcsea, iar vâslele deveneau principalul mijloc de locomoţie, pentru a ne aduce la ţărm.

De la prima ieşire, într-o duminică dimineaţa, de-a lungul plajelor de la Platamona, spre Padras de Fogu şi Castelsardo, am avut norocul să pescuiesc un dragon-de-mare, de aproape jumătate de kilogram, numit *tracina,* nume derivat din cel ştiinţific de *dracena.* Era un peşte argintiu, cu dungi negre de toată frumuseţea, ce sclipea la soare, foarte bun pentru ciorba de peşte, dar foarte veninos, după cum am mai spus, dacă i se ating, cu mâna, aripile ţepoase. Noroc că Bruno, care mă însoţea, m-a avertizat la timp şi, când l-am ridicat şi l-am tras în barcă, s-a grăbit să-l prindă cu o cârpă, ca să-i scoată linguriţa metalică, cu cârlig, din gură.

Prada cea mai frumoasă a fost însă un *dentice* roz, ceea ce m-a determinat să botez barca cu numele de *Dentice.* În schimb, iahtului în construcţie îi dădusem numele încă înainte de a pescui dragonul-de-mare, a cărui prindere n-a făcut altceva decât să confirme buna mea alegere. Acest peşte nu trebuie confundat cu *cavalluccio marino* (cal-de-mare), care are şi el forma unui dragon sau a unui şarpe, ca simbolul oraşului Milano, dar care nu este comestibil şi nu intră în competiţie cu peştii adevăraţi.

Pescuitul la modă era însă cel subacvatic, iar la Milano exista o asociaţie a celor care-l practicau, numită Gogler-Club, la care m-am înscris, asistând apoi la conferinţele periodice pe care le organiza, cu proiecţii şi filme submarine. Preşedintele asociaţiei era proprietarul firmei Hevea, care vindea, pe lângă răsaduri de plante şi flori şi unelte de pescuit clasice, la care a adăugat apoi tot „armamentul“ necesar pescarilor sub apă, precum şi vestimentaţia respectivă, ce consta în labe de cauciuc, ochelari subacvatici, tuburi de respiraţie, costum de cauciuc cu fermoar, centură cu greutăţi de plumb, care echilibrează volumul de apă dislocat, după legea lui Arhimede, determinând condiţia ideală pentru scufundare şi înotul sub apă. Pentru ca submersiunea să dureze mai mult de o jumătate de minut, fără a intra în apnee şi a fi nevoie să se revină la suprafaţă pentru alimentarea cu oxigen, s-au introdus buteliile, mai întâi cele care asigurau absorbirea bioxidului de carbon din respiraţie. Dat fiind că oxigenul, în stare pură, se dovedise a fi otrăvitor, a fost creat un sistem de butelii cu aer sub presiune, în care oxigenul se găseşte în cantitate redusă, de circa 20 la sută, restul fiind constituit din azot şi gaze nobile, amestec pe care îl respirăm toată viaţa, la suprafaţă. Acest sistem este dotat cu un regulator de presiune, în măsură să facă respirabil aerul, supus presiunii apei. Altminteri, pescarul nu-şi poate deschide plămânii, deoarece, la fiecare zece metri, presiunea apei se măreşte cu câte o atmosferă.

Rămâne încă inexplicabilă capacitatea unor mamifere asemănătoare omului, precum delfinul sau balena, de a respira doar o dată la o jumătate de oră şi de a utiliza tot oxigenul din aerul aspirat, în timp ce omul foloseşte numai o parte, eliminând restul o dată cu azotul şi bioxidul de carbon.

Jurnalistul italian Gianni Roghi, figură proeminentă în cadrul asociaţiei Gogler-Club, a scris diverse broşuri în care dădea indicaţii practice amatorilor noului sport submarin.

Învăţăturile şi recomandările sale au fost extrem de utile, salvându-i pe mulţi de la pericolul folosirii, fără anumite precauţii, a buteliilor de aer, în timpul pescuitului şi al cercetărilor submarine, căci, rămânând sub apă prea mult timp, azotul se dizolvă în sânge, iar, la revenirea la suprafaţă, formează bule gazoase, care împiedică circulaţia sângelui şi provoacă paralizii şi chiar moartea. Revenirea la suprafaţă trebuie făcută respectând

timpul de decompresiune, deoarece, în caz contrar, şi anume dacă persoana iese din apă prea repede, ea trebuie introdusă deîndată într-un cazan de oţel, dotat cu ferestre, pentru observaţie şi comunicare, şi ţinută sub acţiunea presiunii în descreştere, până la eliminarea azotului din sânge.

Pescuitul şi cercetările submarine sunt frumoase şi interesante, dar periculoase.

Am început să mă îndeletnicesc cu acest sport, fără a urma un curs, dar ferindu-mă de riscuri la primul neajuns observat. Riscul cel mare apare atunci când se coboară la adâncimi de peste douăzeci, treizeci de metri şi se manifestă aşa-zisa beţie a profunzimii, care-l atrage pe scufundător, din ce în ce mai mult, până când aerul din butelie se termină, la fel şi rezerva calculată pentru timpul de emersiune. Aceşti imprudenţi şi-au pierdut adeseori viaţa şi au rămas pradă peştilor răpitori, în fundul mării.

La început, pescuiam între rocile ţărmului mării şi niciodată nu m-am avântat în larg, deoarece adâncurile albastre şi întunecoase mi se păreau neliniştitoare şi preferam să mă îndepărtez de ele, din prudenţă.

Am folosit şi butelii, pentru a căror umplere, la presiunea de o sută cincizeci de atmosfere, a trebuit să-mi procur un compresor de aer, a cărui funcţionare era asigurată de un motor cu benzină. Imersiunile au fost experienţe foarte plăcute pentru mine, dar, cu toate acestea, nu m-am aventurat decât rareori la adâncimi mai mari de zece metri, deoarece, când depăşeam această limită, ori de câte ori reveneam la suprafaţă, îmi ieşea din nas şi din gură un lichid de culoare verde, roşiatic în exterior, deşi respectam, de fiecare dată, timpul de decompresiune. Până la urmă, am renunţat cu totul la butelie, lăsându-i pe alţii să se îndeletnicească cu acest sport. M-am limitat să folosesc asemenea recipiente la curăţirea „tălpii“ ecosondelor pentru măsurarea adâncimii, pe care se depuneau „dinţii-de-câine“, un fel de scoici mici, care se fixează pe corpul navelor, formând cruste care le reduc viteza. Cu toate

măsurile de protecţie care se iau, prin vopsirea părţii de sub apă a ambarcaţiei cu vopsele otrăvitoare speciale, antivegetaţie. La fiecare şase luni, vasele trebuie trase pe doc, curăţate cu apă dulce sub presiune şi răzuite. Apoi sunt din nou vopsite cu vopsea antivegetaţie. Natural, mi-am procurat şi multe puşti submarine, din care unele cu aer comprimat, care puteau să străpungă un bou sau un rechin. De altfel, unii pescari cutezători au curajul de a înfrunta peştii răpitori, fie ei şi rechini, ţintindu-i cu puşca subacvatică. Se dă atunci o luptă pe viaţă şi pe moarte, în care – adesea – învinge rechinul, dar – uneori – şi omul, care nu se pierde în faţa monstrului marin. Când rechinul este gata să atace un om aflat în apă, de pe navă se aruncă, de obicei, saci cu peşti, pentru a abate atenţia fiarei prin mesaje involuntare, precum sângele şi zvâcnirile acestora.

Frumusețea și puterea mării

La recomandările doctorului Cornel Mețianu de la Paris de a respecta vacanțele pentru a-mi păstra sănătatea timp îndelungat, am început să-mi petrec verile la mare, în Sardinia, la Porto Torres, unde am invitat, în vederea încheierii unor contracte, doi directori belgieni, de la societatea Petrofina, din Bruxelles, cu care mă asociasem și care mi-a adus numai ponoase.

Am organizat o duminică plăcută, ieșind cu *Dentice* pe mare, în canalul dintre Sardinia și Asinara și îndreptându-ne spre plaja din Cala Divacca. Înainte de a descărca materialele și oamenii, am aruncat peștele de lemn frumos colorat, care constituia nada unei undițe robuste, în apele care udau coastele puțin vizitate ale Asinarei și norocul a făcut să râvnească la această nadă un pește numit pălămidă, de circa patru kilograme (efective, nu pescărești), pe care am reușit să-l punem în barcă, spre marea bucurie a tuturor celor prezenți: Brognon, Laurent, Teresa și valetul meu, Gildo, de la Milano. Eu pescuiam, iar Teresa ținea timona bărcii. Bine că am putut să aducem în barcă un pește atât de mare, căci, spre norocul nostru, pălămida a înghițit aproape întregul pește de lemn, cu vreo șase cârlige legate în chip de ancoră, ceea ce a ajutat mult la prinderea sa. Adesea peștii scapă din undiță, iar suferința pescarilor se dublează, știut fiind că poveștile lor nu sunt crezute nici atunci când reflectă o realitate confirmată de martori.

După capturarea acestei prăzi, suficiente pentru a alimenta douăsprezece persoane, ne-am retras pe plajă, întinzându-ne la soare sau făcând baie, câtă vreme valetul meu curăța peștele și strângea vreascuri aruncate pe plajă și crengi de pin mari, frumos mirositoare, ce emană un fum plăcut la miros, care „tămâiază“ peștele și-i dă un parfum aparte. Pălămida, tăiată felii, a fost prăjită pe un grătar de jăratic, improvizat de Gildo. Asezonată apoi cu uleiul, sarea și mirodeniile aduse cu noi și servită cu felii de pâine, unse cu ulei și usturoi, o salată de roșii și ceapă și un vin sard roșu (căci pescarii scaldă peștii în acest vin colorat și nu în cel alb, ca domnii de la orașe), ea a constituit cel mai grozav banchet pe care ni-l puteam oferi pe o plajă naturală, nepoluată, de care toți participanții își amintesc și astăzi.

Momentele plăcute, inclusiv siesta, au trecut repede. Vântul, ridicat de soarele cald al amiezii, a stârnit niște valuri care se îngrămădeau, împinse în acea pâlnie dintre Sardinia și Asinara, iar marea creștea văzând cu ochii, spumegând pe neașteptate, până la forța trei, dacă nu chiar patru, cu unde mari de doi metri. Căutam să domin valurile, tăindu-le pieziș, spre a nu lua apă la bord, și mânuiam timona cu o forță din ce în ce mai mare, încurajat fiind de ținuta mea marinărească, completată de chipiul cu cozoroc și șnur aurit. Atitudinea mea inspira probabil încredere persoanelor din ambarcație, care au coborât pe fundul acesteia, mărindu-i stabilitatea; se țineau cu mâinile încleștate de marginea bărcii, fără a ști ce pericol îi paște. Nu știu dacă belgienii erau experți la înot, dar volumul lor respectabil ne dădea asigurarea că pot să plutească, ajutați de apa sărată, cu șaisprezece miimi de sare, care susține lesne corpurile la suprafață.

Pericolul era altul: forța vântului și a mării ne împingea spre țărmul stâncos și, dacă nu stăpâneam furtuna dezlănțuită, iar motorul începea să „tușească“, marea ne-ar fi izbit de stânci, distrugând barca, cu riscul ca noi să ne rănim și să ne înecăm cu toții. Am reușit să mă mențin în largul mării, până la Capul

Negro, cel mai înaintat în mare, iar apoi am schimbat direcţia, astfel încât barca primea acum valurile în pupa şi, deşi juca ca o găoace pe crestele lor, pericolul de răsturnare era mai redus.

În acele momente, vedeam la orizont o altă barcă, mai mare şi mai grea, despre care am aflat ulterior că fusese închiriată de un turist inexpert, care îi aplicase un motoraş de doi cai-putere. Date fiind dimensiunile şi greutatea bărcii, motoraşul abia învârtea o elice minusculă, ca o morişcă de vânt. Cu o cămaşă albă, naufragiatul cerea ajutor. Văzând această scenă, simţul şi datoria de marinar m-au determinat să mă îndrept spre el, deşi citeam în ochii celorlalţi mirarea; cum era posibil ca în barca noastră, încărcată până la limită, să mai adăugăm încă o persoană pierdută în mare?

Nu m-am lăsat impresionat şi m-am apropiat de naufragiat, care, în disperarea sa, aştepta să ne apropiem de ambarcaţia lui, care ne-ar fi putut răsturna dintr-o singură lovitură.

Atunci s-a adeverit dictonul: „Ajută pentru a fi ajutat!“ Cu mare băgare de seamă am abordat, sub rafalele vântului, barca pescărească robustă. Ni s-a aruncat parâma de la prora şi am remorcat barca în pericol; ne-a venit atunci ideea, mie şi Teresei, expertă în ale mării, să descărcăm o parte din oamenii noştri în barca cea mare, uşurând astfel barca noastră, transformată în remorcher. Dar vestea cea mai bună a fost că naufragiatul avusese precauţia să-şi trimită nevasta la Stintino, după ajutor, cu rugămintea să se trimită o barcă cu motor pentru salvarea soţului. Ne-am continuat drumul, navigând cu greutate în noua postură a *Dentice*-lui, de barcă-remorcher, depăşind, în fiecare moment, pericolul de a lua apă. Pe la jumătatea drumului dintre Capo Negro şi Stintino, o barcă pescărească solidă, cu motor diesel, a luat în primire barca naufragiatului, legând-o cu o funie. Ne-au oferit şi nouă o parâmă, pentru a ne remorca. Aveam suficiente cunoştinţe de drept maritim ca să ştiu că salvatorul unei nave rătăcite sau în pericol avea dreptul la jumătate din valoarea acesteia

şi a materialelor disponibile. Încărcătura cea mai de preţ, în afară de Teresa, jumătatea mea, erau cei doi belgieni, pe care i-aş fi dăruit bucuros, dar care n-au vrut să treacă în barca naufragiatului, de frica unei băi nedorite. Au dovedit că au încredere în comandantul lor şi, totodată, un anume curaj al disperării, pe care l-am apreciat.

Am socotit atunci mult mai demn să nu accept parâma de remorcare şi ajutorul bărcii salvatoare, preferând să continuu navigaţia, în lupta cu valurile. Ne-am apropiat, văzând cu ochii, de cala de la Stintino. Am continuat să cârmesc cu nădejde şi aşa am ajuns la minusculul chei, unde am fost aplaudaţi de cei prezenţi, atraşi de vestea unui posibil naufragiu, dar şi de Teresa şi de Gildo, care rămăseseră în barca naufragiatului şi ajunseseră cu puţin înaintea mea.

Am lăsat barca ancorată la chei şi, când am intrat în restaurantul lui Pino, a trebuit să-mi scot jacheta şi cămaşa şi să le storc de sudoare şi de stropii valurilor care năvăliseră, în cadenţă, peste mine. Am acceptat să fiu frecţionat cu coniac şi pe o parte şi pe alta. Am băut apoi cu toţii un coniac, pentru a sărbători izbânda împotriva elementelor dezlănţuite ale naturii.

O vijelie de septembrie în Corsica

Meteorologia Mediteranei, a acestui centru al Pământului, *Medium Terrae*, arată că, între 26 august și 10 septembrie au loc manifestări atmosferice de scurtă durată, dar foarte violente, denumite *burrasche,* în italiană, sau *chubascos,* în spaniolă. Este vorba de o vijelie sau, mai bine zis, de o furtună pe mare. Deși etimologia latină a cuvântului ne duce cu gândul la *fortuna,* adică la noroc, furtuna este departe de a fi ca atare. Aceasta apare pe neașteptate, din cele mai neprevăzute direcții. Ea poate să-și schimbe proveniența în scurtă vreme și, de la un vânt din direcția sud, poate să devină o furtună din direcția nord. Măsurile de precauție trebuie deci să fie luate pentru întreaga roză a vânturilor, atunci când o ambarcație e nevoită să petreacă o noapte într-o cală, ancorată după toate regulile marinărești.

Vijelia are o consistență și o durată limitate, dar consecințele ei pot fi nemărginite. Vântul ridică unde din ce în ce mai mari, care, izbindu-se de coaste, dau primul semnal de furtună. Nu rămâne multă vreme de gândire și este necesar să fie luate imediat măsuri pentru a îndepărta barca de coastă. Scara pentru coborârea în mare și barca auxiliară trebuie să fie ridicate la bord, în vederea efectuării manevrelor rapide de ridicare a ancorei și de inițiere a unei navigări nocturne neprevăzute. Plecarea spre alte cale mai adăpostite, în direcția contrară vântului, dacă e posibil,

sau într-un port natural, comportă o navigație costieră anevoioasă și riscantă, căci întunericul, luna ascunsă și stelele absente de pe firmament îngreunează vederea. Dacă începe și ploaia, care întotdeauna însoțește vijelia și-i dă conținut și sens, atunci vederea se reduce la minimum. Pentru întărirea ei este nevoie să se navigheze în deplină întunecime, fără nici o lumină la bord, de orice natură ar fi ea. Numai în bezna totală ochiul poate să perceapă contururile coastelor și direcția valurilor mari și mici, care vin de-a valma, împinse de masele puternice de aer, aduse de vijelie. Forța vântului poate să atingă, pe scara Beaufort, valori înalte, până aproape de limita superioară, egală cu gradul 12, și ea creează valurile mari, mișcând munți de apă, a căror putere se măsoară, după o altă scară, fără instrumente, numai în baza unei aprecieri vizuale. Când puterea mării atinge intensitatea maximă, și anume forța 9, furtuna ia proporții catastrofale și provoacă, întotdeauna, daune mari. Dar această dezlănțuire a forțelor naturii este rară, deși nu trebuie uitat că astfel de fenomene meteorologice se petrec în fiecare an, în diverse părți ale Mediteranei și ale celorlalte șapte mări ale lumii (până acum încă nenumite cu precizie). În unii ani sau în ani determinați de ciclul celor unsprezece ani ai petelor solare, aceste uragane sunt mai numeroase. Se știe că la intervale de unsprezece ani, soarele, aflat la 150 000 000 de kilometri depărtare de planeta noastră, emite limbi de foc, din marea căldare atomică de topire a hidrogenului, eliberând cantități enorme de căldură. Limbile de flăcări sunt mai lungi cu câteva milioane de kilometri decât în mod obișnuit și deci mai apropiate de planeta Terra, al cărei bios, atât de sensibil, recepționează aceste mesaje.

Vijelia aduce cu ea și ploaia, care e începutul sfârșitului, adică potolește valurile ca o pânză așternută peste ele, întrucât ploaia și vântul sunt două elemente incompatibile. Vântul aduce cu el ploaia, iar ploaia epuizează vântul. Există vijelii de numai douăzeci de minute, care pot avea însă consecințe importante, și vijelii

de două ore, cu urmări neînsemnate. În anul naşterii sale, în cursul primului voiaj de la Genova la insula Elba şi apoi în Corsica, la Bastia şi Porto Vecchio, *Drăganul Mărilor* a fost pe punctul de a-şi vedea pupa sfărâmată de loviturile valurilor ridicate în port de vijelia de septembrie. Eram ancoraţi după toate regulile marinăreşti – pe care căpitanul Boles le aplicase cu sfinţenie – cu pupa la chei, într-un port nou, puţin frecventat, unde fundul apei era argilos, *buon tenitore,* cum spun italienii, adică ţinea bine ancora, cu excepţia nopţilor cu lună, când orice ancoră cedează. Amarat la cele doua bâte mari ale cheiului, *Drăganul Mărilor* era în siguranţă, aşa încât echipajul şi invitaţii s-au dus la culcare, mângâiaţi de razele lunii, discret intrate prin hublouri. Cina şi libaţiile binemeritate după o navigaţie îndelungată, de la Bastia până la Porto Vecchio, de-a lungul coastei aride şi fără porturi a Corsicii, au îmbiat la somn şi au deschis poarta nesfârşită a visurilor. O *burască* de septembrie s-a ivit pe neaşteptate şi cu efecte nemaivăzute într-un port. Valurile ridicate la prora erau atât de puternice, încât ancora a cedat şi barca s-a mişcat cu prora la 45 de grade, consimţind o împingere a ei spre chei, cu lovituri puternice chiar în oglinda de la pupa. Loviturile i-au trezit pe căpitan, echipajul, pe armator şi pe invitaţi, care au ieşit în pijamale sub ploaia torenţială, venită din senin. Marele căpitan Boles, fost ofiţer secund pe nave mari, care transportau trunchiurile de tec din Africa şi-a pierdut capul, căci partea opusă a bărcii nu fusese pregătită cu „supozitorul“ de biodramină, reprezentând supapa de siguranţă, aşa cum trebuie făcut înaintea oricărei curse sau a oricărui eveniment deosebit...

Loviturile date cheiului de către *Drăganul Mărilor,* cu toată greutatea sa, riscau să-i perforeze pupa sau să-i desprindă întreaga oglindă. Fiind de lemn de acaju, pupa ceda cu uşurinţă, provocând, la rândul său, ciocnituri care puteau să fie fatale. Parabordurile folosite pentru amortizarea loviturilor nu erau soluţia cea mai potrivită, căci ele alunecau şi nu puteau fi centrate pe corpul navei în mişcare. Era clar că nu puteam rămâne în această situaţie, iar căpitanul Boles, plin de spaimă şi de furie, striga cu voce răguşită către ceilalţi marinari, Francesco, Tonino şi Filippo, de la Veneţia:

– *Rizzate! Rizzate!,* adică „Ridicaţi!“; acesta era cuvântul său de ordine. Trageţi parâmele la bâte, strângeţi!

El credea că, apropiind vasul de chei, ar fi putut să evite mişcările periculoase.

Marea era însă în fierbere, căci undele se ridicau şi se spărgeau de chei, continuând să izbească. Sub ploaia torenţială, cu boabe de grindină destul de mari, ordinele sale se pierdeau, fără efect. Era nevoie de o anumită logică şi pe aceasta a impus-o armatorul, spunând căpitanului să dea drumul lanţului şi să permită, în felul acesta, vasului să acosteze de-a lungul cheiului, cu tot corpul său sprijinit de paraborduri, evitându-se, astfel, loviturile în colţul pupei. Ordinul a fost executat imediat şi, normal, vasul s-a lipit de lespezile fasonate ale digului, iar pericolul a dispărut. După ce a fost bine legat la chei, cu prora şi pupa fixate, vijelia nu a mai avut consecinţe dăunătoare asupra sa. Undele care continuau să izbească iahtul, se loveau de pântecele său solid, alcătuit din trei straturi de acaju, fixate pe coastele scheletului său de gorun. Odată încheiată operaţia de salvare, ne-am retras în cabine pentru a ne schimba pijamalele ude, căci apa ne intrase până la oase şi temperatura scăzuse brusc.

După douăzeci de minute, vijelia a trecut şi a revenit calmul, de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat în acea zonă, în acest port nou, atât de puţin folosit în acea epocă, în scopuri mai mult comerciale şi mai puţin turistice. Situaţia s-a schimbat în zilele noastre, ca peste tot în Mediterana, unde ambarcaţiile de agrement s-au înmulţit peste măsură, năpădind orice golfuleţ şi impunând construirea de noi porturi, care au fost realizate în anii ’70, în număr impresionant. Pentru facilitarea acestor operaţii, statul a acordat concesiuni iniţiativelor private, fie sportive,

fie cu caracter sportiv, dar care ascundeau un business, cu consecinţe favorabile pentru toţi: pentru beneficiarii utilizatori ai acestor porturi, pentru întreprinzătorii care au găsit capitalurile necesare şi posibilitatea fructificării lor, dar şi pentru stat care, după treizeci de ani, intra în stăpânirea porturilor, căci zona terestră maritimă este domeniu public şi nu poate fi înstrăinată, ci doar dată în folosinţă temporară.

Problema porturilor sportive, numite şi „de plăcere“, s-a pus în întreaga lume, în toate ţările, ale căror hotare sunt scăldate de ape, atât pe ţărmurile Mediteranei, cât şi în America de Nord, Centrală şi de Sud, mai puţin poate în Orient, unde mai există piraterie.

Camping

Gustul vieţii petrecute la mare, o vară întreagă, fără a pierde contactul cu biroul milanez al marilor decizii, m-a împins către toate felurile de manifestări sportive, practicate în camping, pe plajele argintii ale Sardiniei.

Stabilimentele ButanGas-ului, la Porto Torres, începuseră să funcţioneze, iar prezenţa mea la faţa locului se dovedea absolut necesară. Inaugurarea oficială am proiectat-o spre sfârşitul verii, când urma să invit personalităţi marcante ale instituţiilor de stat locale, pentru a conferi întreprinderii mele distincţie şi prestigiu. Vara ne-a oferit, pe lângă soare şi mare, posibilitatea stabilirii de noi relaţii, până la preşedinţia republicii, atunci în mâini sarde.

Moda campingului cu corturi se răspândea, precedând faza camperului, adică a maşinilor mari, amenajate ca nişte locuinţe, cu mobilă şi servicii, ca şi pe cea a caravanelor trase de automobil şi amplasate în locuri potrivite, lângă ape, pe râuri şi la munte, în adevărate cantonamente de sport economic, în mijlocul naturii.

Nu voiam să rămân doar în apartamentul cu faţadă spre marea mugindă, zi şi noapte, cu toate că această muzică era atât de atrăgătoare şi, atunci, am procurat corturi de două şi de patru persoane, de tip comun, militar, fixate cu ţăruşi bine înfipţi în pământ şi izolate de gângănii, cu o perdea transparentă. Am găsit şi două modele de corturi deosebite: unul cu pat ridicat pe picioare, pliabil, deci deasupra terenului, la patruzeci de centimetri,

cu o perdea la intrare, contra muştelor şi a ţânţarilor anofeli. Acesta a fost folosit, cu precădere, de către comandant şi vicecomandant, titluri care, în astfel de cazuri, la mare, se atribuie cu uşurinţă şi sunt utile pentru stabilirea şi menţinerea ordinii. Al doilea model avea forma unui pătrat cu laturile de doi metri. Două tuburi semicirculare, umflate cu aer, ridicau, încrucişându-se, pânza cortului, şi formau un fel de iglu, mai degrabă un iglu lapon, sub formă de cort obişnuit. Spaţios, îţi îngăduia să stai în picioare la centru şi permitea instalarea a două saltele duble, de cauciuc umflat. Am aflat mai târziu că au fost create şi saltele umplute cu apă, care se adaptau cortului, susţinându-l pe o pernă moale.

Dotările pentru camping nu se limitează la corturi. Este nevoie şi de un sistem de gaz pentru gătirea alimentelor, în acest scop fiind creată o serie întreagă de ustensile denumite chiar „camping“. În acest sector a intervenit şi ButanGas, producând butelii cu butan, de trei kilograme, cu un reşou cu două focuri.

Alt aspect important era iluminarea cortului şi a salonului deschis, creat în faţa sa, realizată cu lămpi de gaz, alimentate fie de butelii de două-trei kilograme, fie de butelii speciale, de un kilogram, iar, mai recent, cu lămpi montate pe doze de două sute de grame, care sunt cele mai solicitate. Becul confecţionat dintr-un material care nu arde, dar devine incandescent emană o lumină puternică, echivalentă cu cea a unui bec electric de o sută de waţi. Fiind prevăzută cu un mâner, această lampă este lesne transportabilă şi înlocuieşte cu succes vechea lampă de altădată, cu petrol lampant şi feştilă.

După cum se vede, gazul butan are un rol important în acest domeniu, ceea ce m-a determinat să rămân în acest sector şi să-l verific, în mod concret, direct pe teren.

Pentru utilizarea comodă a tehnicii moderne au fost inventate frigidere care se bazează pe fenomenul expansiunii, pe azeotropie. Aceste frigidere portabile sunt silenţioase, nu au motor şi nici elemente în mişcare, deci sunt de durată. Am ales un brevet al unei firme suedeze şi astfel ne-am dotat cu un mic frigider, instalat sub acoperişul arborilor, deveniţi o platformă deasupra tufişurilor şi a corturilor noastre.

Primul camping l-am organizat pe plaja splendidă de la Porto Torres, zonă industrială ce se întinde până la lacul de apă dulce numit Pilo, cu trestii şi şovar, de unde puteam lua apă pentru a ne spăla pe faţă şi pentru a spăla şi vasele, căci nu voiam să rămânem în faza Evului Mediu, când se mânca fără farfurii şi fără tacâmuri.

Pregătirea celor necesare şi transportul instalaţiilor şi al alimentelor nu ne-au creat mari probleme, căci am folosit barca *Tino* pentru a străbate cei zece kilometri care ne despărţeau de apartamentul din stabiliment, cu camere şi paturi confortabile, la care am renunţat pentru a trăi emoţiile vieţii în mijlocul naturii.

Printre invitaţi l-am avut, în primul rând, pe prietenul Giorgio Ignat, care avea camera lui rezervată, la stabiliment. Ignazietto era nelipsit. Sub comanda Teresei, aveam o fată zvăpăiată şi plină, pe nume Angela, cu păr roşu şi pistrui pe faţă, explozivă în manifestările ei exterioare, care întotdeauna produceau ilaritate şi voie bună. Trebuia să ne urmeze şi Annamaria Monti, dar aceasta, cum îşi găsise un admirator în târg, cu care voia să iasă seara la plimbare, cu toate interdicţiile comandantului, s-a angajat să revină mai târziu, ceea ce a şi făcut, mergând pe plajă kilometri întregi, în plimbări folositoare pentru menţinerea siluetei sale, în curs de amplificare.

Plimbarea de seară i-a fost interzisă Angelei, sub ameninţarea unei autopedepse: căderea în *pozzo nero*, (adică în hazna). N-a ascultat şi, într-o seară, s-a învârtit pe lângă poarta de intrare în stabiliment a camioanelor. Acolo exista un puţ neacoperit şi, parcă întru împlinirea prevederilor, a căzut înăuntru, parfumându-se pentru o săptămână, cu toţi hectolitrii de apă

prin care a trecut şi cu toţi litrii de parfum utilizat, cu un mare avantaj de atunci înainte: a devenit ascultătoare şi respectuoasă faţă de comandant, după hazlia întâmplare.

Seara, în corturi, eram apăraţi de perdele contra ţânţarilor, iar de pericolul oamenilor răi şi de eventuala mânie a cerului ne apărau rugăciunile bunului părinte Ignat, sub a cărei protecţie se afla campingul. Toaleta de dimineaţă începea cu o baie în mare, tonifiantă sau în apa dulce a lacului cu stuf, Pilo, unde se adunau izvoarele unui râuşor care, în Sardinia, lua repede numele de *rio Mannu.* Pescuitul îl făceam cu undiţa de adâncime, cu plumb şi multe cârlige, dar fără baston, precum şi cu o altă undiţă, specială, alcătuită dintr-o sfoară lungă de o sută de metri, cu cârlige la fiecare doi metri, încărcate cu nade potrivite, din bucăţele de peşti mici.

Eu mă îndeletniceam cu pescuitul submarin, printre micile scorburi de piatră şi plăci rupte de ardezie. Cu acest prilej, am învăţat şi numele multor peşti de mare, necunoscuţi mie.

Baza alimentaţiei erau bucatele aduse de acasă, inclusiv cârnaţii pentru *peperonata,* făcută din ardei roşii şi nişte cartofi acoperiţi cu felii de cârnaţi, care furnizau şi grăsimea necesară la fiertul înăbuşit. Mâncarea trebuia mereu amestecată, spre a nu se prinde de fundul cratiţei, luată cu asalt din toate părţile de flăcările vreascurilor care alimentau focul sacru al campingului.

O altă expediţie, dincolo de Castelsardo, în faţa insulei Rosa, a fost făcută cu mai mare alai, deoarece am mers până acolo, cu maşina Fiat şi cu un cărucior pe două roţi, cu remorcă, în care am transportat toate materialele, inclusiv frigiderul şi, colac peste pupăză, câinele care le apăra, pe nume *Drago,* de culoare gălbuie, adus din Sicilia de mama Cornelia şi având străvechi origini egiptene, după asemuirea cu sculpturile şi picturile din monumentele faraonilor. Era protejatul şi protectorul Teresei. Pentru instalare, am luat cu noi şi un muncitor care, după aceea,

s-a întors la lucru, la depozit, şi a comunicat unde ne găseam, căci radiotelefon, ca să putem fi reperaţi la nevoie, nu aveam.

Am găsit o plajă dincolo de care se afla o pajişte străbătută de un pârâiaş şi flancată de un şir de chiparoşi şi de tufe de tuia. Chiparoşii îşi întindeau ramurile către mare, iar acestea se împleteau între ele, formând un acoperiş care ne-a protejat de soarele amiezii şi de roua serii.

Am instalat corturile, dar pe cele cu patru suluri de susţinere, umflate cu aer, le-am găsit căzute, spre dimineaţă. Miriam Amadei, fina noastră, nu a fost în măsură să ne explice înmuierea sulurilor. În alt cort era instalat Ignazietto, împreună cu un alt invitat, Tavazzi, şi cu directorul stabilimentului de stors seminţe şi de fabricare a uleiului, Gaslini, care a adus, ca omagiu, comandantului expediţiei, nişte găini şi un cocoş, care au fost lăsaţi în libertate să bea apă din pârâiaş, dar nu s-au depărtat de cătunul care luase fiinţă. O problemă deosebită s-a creat când au trebuit să fie sacrificate orătăniile, pentru meniul zilei. Ca să le prindem, am fost nevoiţi să recurgem la puştile submarine, de sugrumarea lor ocupându-se specialistul în sucirea gâtului, domnul Tavazzi.

Stabilisem acest camping în faţa Insulei Roşii, căci informaţiile primite arătau că locul era plin de peşti, care aşteptau să fie prinşi, îndeosebi nişte chefali mari şi gustoşi, de stâncă. Aceştia se deosebeau de cei din porturi, care prindeau miros şi gust de petrol.

A doua zi dimineaţă, după inspectarea corturilor şi reinstalarea cortului special, cu suluri susţinătoare, comandantul s-a grăbit să intre în apele mării şi a înotat până la Insula Roşie, pe care a explorat-o, în lung şi-n lat, cu satisfacţie. Nu a fost vorba de o explorare arheologică, rocile fiind roşii din cauza granitului, dar şi a unor roci sedimentare care conţineau fier şi, ca atare, oxid de fier, numit de vulg rugină. Satisfacţia i-au dat-o rezultatele pescuitului, căci a reuşit să vâneze, între roci, nişte chefali, de

dimensiuni apreciabile, de peste un kilogram greutate. Unii aveau buzele îngroşate, după chipul mrenelor din apele dulci, pescuite în copilărie. Mare a fost bucuria întoarcerii, ca şi admiraţia supuşilor din cătun, care s-au apucat să curețe peştii imediat după ce au fost fotografiaţi şi măsuraţi, în fel şi chip, în lungime şi greutate, până când au ajuns să fie aşezaţi pe marele grătar încins în acest scop.

Experienţa de la Insula Roşie a rămas o amintire trecută în istoria aventurilor mele pescăreşti. Din păcate, nu s-a mai repetat, iar amintirea ei s-a estompat ca un punct de lumină siderală.

Am făcut pescuit sub apă şi cu prilejul multor alte incursiuni zilnice cu maşina, în zonele de dincolo de iezerul Pilo, în direcţia Stintino, în locul unde erau montate în permanenţă năvoadele-capcană pentru prinderea tonilor şi unde, la zile fixe, se făcea *mattanza,* despre care am mai vorbit.

În împrejurimi erau straturi de argilă întărită, iar în crăpăturile lor se ascundeau peşti de tot felul: *dentici,* calcani, sparoşi, teleosteeni, murene, peştii Sfântului Petru şi sole, în zonele acoperite cu nisip, precum şi atâtea alte specii de peşti din Mediterana, despre care există o carte bine documentată, în care denumirile peştilor, însoţite de desene, sunt redate în diferite limbi şi dialecte. Limba română este văduvită de multe denumiri de peşti, care nu trăiesc în Marea Neagră.

Ca orice formă de viaţă a biosului terestru, peştii nu sunt lipsiţi de inteligenţă, ba dimpotrivă, au sclipiri de intuiţie şi de gândire, care merită admiraţie. Creierul lor este în continuă evoluţie. Ei au învăţat să calculeze distanţa până unde ajunge bătaia puştii submarine. Adesea s-a întâmplat să angajez un fel de coride submarine, cu peştele care căuta să atace. Mi-a fost dat să întâlnesc un sparos, de aproape trei sferturi de kilogram, de toată frumuseţea, îmbrăcat în piele cu solzi argintii, de culoare mai închisă pe spate şi mai deschisă spre pântece, cu cele două dungi verticale negre, caracteristice, la cap şi la coadă.

Mă lăsa să cred că-l pot ajunge, iar apoi fugea cu viteza unei săgeţi, privindu-mă cu ochii săi mari, inteligenţi. A durat aproape un sfert de oră jocul sau corida, până când, obosit sau plictisit, sparosul şi-a găsit o ascunzătoare sigură, după impresia sa, într-o crăpătură, în care a intrat pe dedesubt, rămânând liniştit în cetatea de sub apă. L-am căutat fără a mai da de el. Când eram pe punctul de a mă îndepărta, l-am zărit de la suprafaţa apei, la verticală, între stânci, sub pântecele meu şi, după ce l-am admirat pentru iscusinţa cu care se ascunsese, precum şi pentru modul abil în care se jucase cu mine şi mă păcălise, m-am găsit în situaţia de a-l lua prin surprindere şi am avut un moment de cumpănă, întrebându-mă dacă să nu-l las, în cele din urmă, liber, să trăiască. Fulgerător mi-a trecut prin minte ultima coridă văzută în Mexic, unde taurul a răspuns cu o înduioşătoare blândeţe mişcărilor toreadorului, punându-se în genunchi, când toreadorul îngenunchia, şi evitând astfel banderilele şi aripa roşie ce-i flutura dinaintea ochilor, încât publicul a cerut pentru el *indulto,* adică iertare, spre a nu fi ucis, ci lăsat în viaţă, să procreeze alte exemplare asemănătoare. Dar eu doream să prind peştele şi să-l iau în mână, să-l privesc în ochi. Nu-mi rămânea altă alternativă decât să-l străpung de sus, între roci, cu tridentul întors, spre a nu se împiedica de rocă şi, pe neaşteptate, am tras, cu părere de rău, l-am lovit, l-am scos din apă, l-am mângâiat şi din ochii lui mari şi sclipitori (desigur şi inteligenţi, totuşi cu o inteligenţă limitată) mi se părea că iradiază o mare tristeţe. Nu prevăzuse pericolul care plana deasupra, cu ochii săi laterali neputând să privească în sus, unde i se pregătea săgeata mortală.

M-am simţit dojenit, în timp ce peştele îşi dădea sufletul, ajutat de o lovitură de graţie, spre a-i scurta suferinţele. După ce s-a transformat în aliment (căci *mors tua, vita mea),* i-am păstrat scheletul multă vreme, sub cristalul cu casete ale mesei din sufragerie.

Am rămas impresionat, de asemenea, când pescuiam din barcă şi, pentru a desprinde cârligul înghiţit până în stomac de un sparos, am fost nevoit să tai pântecele acestuia. Mi-a rămas în palmele cu apă sărată inima lui, care a continuat să pulseze încă cinci minute, ca o dovadă a puterii vieţii şi a inimii care o întreţine.

Cuprins

1. În descoperirea lumii 5
2. Naufragiul 11
3. Sardinia aspră 90
4. Nava butanieră *Cornelia* 97
5. La Stintino 114
6. O barcă veneţiană în Sardinia 128
7. Porto Torres, oameni şi moravuri 137
8. Zonele subdezvoltate 147
9. Chemarea mării 158
10. Navigator şi constructor 177
11. Târgurile şi folclorul sard 194
12. Antichităţi 210
13. Peregrinări şi documentare 229
14. Cineaşti, aspiranţi navigatori 238
15. *Drago dei Mari* 246
16. Aniversarea 253
17. Marea fără iaht 261
18. Frumuseţea şi puterea mării 266
19. O vijelie de septembrie în Corsica 270
20. Camping 275

Josif Constantin Drăgan

Prin Europa



Josif Constantin Drăgan
UITAREA ESTE, ÎN FOND, O TRĂDARE



Josif Constantin Drăgan
ÎN DRUM SPRE ROMA



Josif Constantin Drăgan
EUROPA PHOENIX



Josif Constantin Drăgan
ÎN LUMEA PETROLULUI



Josif Constantin Drăgan
MEDITERANA, VRAJĂ ŞI PRIMEJDIE

biblioteca rao

De la clasici la contemporani, într-o formulă grafică nouă, cei mai reprezentativi autori pentru

biblioteca dumneavoastră

Madeleine Albright	DOAMNA SECRETAR DE STAT
Grigore Arbore	LIBERTATEA FĂRĂ DEMOCRAŢIE ŞI „GLONŢUL DE AUR“
Dan Brown	ÎNGERI ŞI DEMONI ◆ CODUL LUI DA VINCI ◆ FORTĂREAŢA DIGITALĂ
Albert Camus	STRĂINUL / CIUMA / CĂDEREA / EXILUL ŞI ÎMPĂRĂŢIA ◆ FAŢA ŞI REVERSUL / NUNTA / MITUL LUI SISIF / OMUL REVOLTAT / VARA ◆ CARNETE ◆ TEATRU ◆ PRIMUL OM
John Le Carré	PRIETENIE ABSOLUTĂ
Eugen Ovidiu Chirovici	MISTERELE ISTORIEI
Bill Clinton	VIAŢA MEA
Hillary Rodham Clinton	ISTORIE TRĂITĂ
Robin Cook	RISC ASUMAT
Clive Cussler	AURUL INCAŞILOR
Charles Dickens	DAVID COPPERFIELD (2 vol.)
Denis Diderot	NEPOTUL LUI RAMEAU
William Faulkner	CĂTUNUL
Joseph Finder	PUTERI EXCEPŢIONALE
Colin Forbes	CATACLISMUL ◆ RINOCERUL ◆ PE MUCHIE DE CUŢIT ◆ CONSPIRAŢIA
Frederick Forsyth	RĂZBUNĂTORUL
André Gide	FRUCTELE PĂMÎNTULUI ◆ FALSIFICATORII DE BANI / PORUMBELUL
John Grisham	ULTIMUL JURAT ◆ UN ALTFEL DE CRĂCIUN ◆ CAMPIONUL DIN ARKANSAS ◆ MAESTRUL ◆ MOŞTENITORII
V.D. Guşă de Drăgan	CONDAMNAT LA ADEVĂR
Hermann Hesse	JOCUL CU MĂRGELE DE STICLĂ ◆NARCIS ŞI GURĂ-DE-AUR ◆ LUPUL DE STEPĂ ◆ SIDDHARTA / CĂLĂTORIA SPRE SOARE-RĂSARE ◆ KNULP. DEMIAN ◆ CELE MAI FRUMOASE POVESTIRI
Ilf şi Petrov	DOUĂSPREZECE SCAUNE ◆ VIŢELUL DE AUR
Franz Kafka	JURNAL ◆ CASTELUL
Mario Vargas Llosa	RĂZBOIUL SFÎRŞITULUI LUMII ◆ CONVERSAŢIE LA CATEDRALA
André Malraux	CONDIŢIA UMANĂ ◆ CUCERITORII/CALEA REGALĂ
Thomas Mann	DOCTOR FAUSTUS ◆ MUNTELE VRĂJIT ◆ POVESTIRI ◆ MĂRTURISIRILE ESCROCULUI FELIX KRULL ◆ LOTTE LA WEIMAR
G. García Márquez	UN VEAC DE SINGURĂTATE ◆ TOAMNA PATRIARHULUI ◆ DOUĂSPREZECE POVESTIRI CĂLĂTOARE ◆ DESPRE DRAGOSTE ŞI ALŢI DEMONI ◆ INCREDIBILA ŞI TRISTA POVESTE A CANDIDEI ERÉNDIRA ŞI A BUNICII SALE FĂRĂ SUFLET ◆ DRAGOSTEA ÎN VREMEA HOLEREI ◆ AVENTURA LUI MIGUEL LITTÍN, CLANDESTIN ÎN CHILE ◆ A TRĂI PENTRU A-ŢI POVESTI VIAŢA ◆ POVESTEA TÎRFELOR MELE TRISTE ◆ GENERALUL ÎN LABIRINTUL SĂU
Virgil Măgureanu	DECLINUL SAU APOTEOZA PUTERII?
Ilie Năstase	MR NĂSTASE
Regina Noor	CALEA SPRE CREDINŢĂ
Christopher Paolini	ERAGON
L. Picknett & C. Prince	MISTERUL TEMPLIERILOR ◆ CONSPIRAŢIA STARGATE
Mario Puzo	OMERTA
Ernesto Sábato	ESEURI (vol. 1)
Antoine de Saint-Exupéry	CITADELA
Jean-Paul Sartre	TEATRU ◆ GREAŢA/CUVINTELE
John Saul	PREZENŢA ◆ MÎNA DREAPTĂ A DIAVOLULUI ◆ CASA DE LA RĂSCRUCE
Dinu Săraru	TRILOGIA ŢĂRĂNEASCĂ ◆ CIOCOII NOI CU BODYGUARD
Dinu Săraru & Victor Stănculescu	GENERALUL REVOLUŢIEI CU PICIORUL ÎN GHIPS
John Steinbeck	ŞOARECI ŞI OAMENI
Stendhal	ROŞU ŞI NEGRU ◆ MĂNĂSTIREA DIN PARMA
Alex Mihai Stoenescu	ISTORIA LOVITURILOR DE STAT ÎN ROMÂNIA (vol. I, II, III şi IV[1]) ◆ PATIMILE SFÎNTULUI TOMMASO D'AQUINO ◆ INTERVIURI DESPRE REVOLUŢIE
J.R.R. Tolkien	ROVERANDOM
L.N. Tolstoi	CAZACII ŞI ALTE POVESTIRI ◆ SONATA KREUTZER ŞI ALTE POVESTIRI
Oswald Wirth	FRANCMASONERIA PE ÎNŢELESUL ADEPŢILOR SĂI
Moony Witcher	FETIŢA CELEI DE A ŞASEA LUNI ◆ NINA ŞI MISTERUL NOTEI A OPTA

Clubul cărții RAO

Începînd cu 1 iunie 2005, CLUBUL CĂRȚII RAO va avea un nou regulament de funcționare, mai modern, mai eficient și mai adaptat nevoilor dumneavoastră, care va fi pus la dispoziția membrilor o dată cu fișa de înscriere. Principala inovație o reprezintă introducerea a TREI TIPURI DE CARDURI care vă oferă mari reduceri de preț în achiziționarea cărților.

Pentru detalii privind acest regulament vă puteți informa din broșurile editurii noastre sau scriindu-ne pe adresa:

C.P. 2-124, București;
e-mail:
club@raobooks.com

sau accesînd site-urile:

www.raobooks.com;
www.rao.ro